ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1928: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł, zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, ***. **Cena 40 gr.**

Nr. 29. **Rok wydania siódmy.** | **TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 9 sierpnia 1928 r.** | **Ogólnego zbioru Nr. 222**

Odprawa statków i ładowanie.

Rozwój tych czynności w Gdyni.

Z rozwojem eksploatacji portu gdyńskiego powstał i rozwinął się szereg firm zajmujących się maklerstwem okrętowem, ładowaniem i układaniem towarów na statkach.

Rozróżniać należy trzy zasadnicze czynności przy dostawie i ładowaniu statków morskich.

1. Maklerstwo okrętowe, związane również z frachtowaniem tonażu. Makler pośredniczy w dostarczaniu tonażu w ten sposób, że rozliczenia wszelkie ładujących jak i innych zainteresowanych w przewozie statkami odbywają się z nim, a nie z armatorem. Makler również przedkłada kapitanowi rachunki za prowiant, wodę itp. chociaż sam nie ma z tem nic wspólnego i nawet nie uważany jest za pośrednika pomiędzy statkami a firmą zaopatrywania okrętów (shipchandler).

Nie wolno mu nic doliczać za rachunki tego ostaniego przedłożone kapitanowi statku.

2. Ładujący. Zazwyczaj bywa nim ekspedytor, który przejął transport towaru aż do statku, lub też dalej. Samo ładowanie kończy się na linji burty statku, poza którą rozpoczyna się już inna funkcja, zwana układaniem (stewedoring).

To samo przy ładowaniu okrętów: przyjmujący ekspedytor lądowy przejmuje towar dopiero od chwili, gdy on się znajduje nad burtą okrętu, a raczej jest już wychylony poza burtę. Aż do tego momentu odpowiedzialny za towar jest układający, który w tym wypadku nie układa oczywiście towaru łącznie wydobywając go z ładowni i winduje aż za burtę.

Maklerstwo, eksploatacja i układanie (stewedoring) są to czynności ściśle różniące się między sobą i rzadko kiedy jedna i ta sama firma załatwia wszystkie trzy czynności. Szczególnie układanie (stewedoring) stanowi zazwyczaj odrębną organizację. W większych portach istnieją przedsiębiorstwa zajmujące się układaniem towaru, i istnieją związki stewedorów, które mają swoją taksę dla poszczególnych towarów. Przy kalkulacji frachtowania okrętów, ważnem jest wiedzieć zgóry ile będzie kosztować układanie, które zazwyczaj odbywa się na koszt statku.

W Gdyni, niestety, jeszcze niema specjalnych przedsiębiorstw układania, jak też brak ustalonej taksy. Układaniem zajmują się towarzystwa ekspedycyjne, a przy tem istnieje między nimi dobrowolna, niezatwierdzona umowa, że układanie w Gdyni ma być obliczane o 20 % taniej w stosunku do taryfy gdańskiej.

Rozwój maklerstwa okrętowego, ekspedycji i układania okrętowego w Gdyni.

Z początkiem wojny celnej z Niemcami kiedy to utracony został dla Polski poważny kontygens węgla, wywożonego na niemiecki Górny Śląsk, pojawił się węgiel eksportowy polski początkowo w Gdańsku, latem 1925 r., a w jesieni 1925 r. w Gdyni. Pierwszym statkiem, na który ładowano węgiel, był łotewski parowiec „Mary", ładowała zaś firma, obecnie istniejącą w Gdyni „Boismine". Organizatorem firmy był francuski konsul w Gdyni Monier, który tragicznie zginął już przy ładowaniu drugiego staku — łotewskiej Turaidy.

Następnie ładowała firma Polski Lloyd, która wówczas nie posiadała jeszcze oddziału w Gdyni, lecz kierowała ładowaniem z Gdańska.

Dalsze statki ładowały dwie powyższe firmy i St. Wirpsza, który posiadał wówczas firmę, trudniącą się energicznie ładowaniem węgla w prymitywnych i trudnych warunkach na ówczesnem drewnianem molo połudn̄iowem.

Firma Polski Lloyd otworzyła samodzielny oddział w Gdyni w maju 1926 r. przyczem na czele jego stanął p. Jerzy Kijewski, który przedtem prowadził sprawy Polskiego Lloydu w Gdańsku. Przenosząc się do Gdyni Spółka Akcyjna Polski Lloyd znacznie

zwiększyła udział krajowy w przedsiębiorstwie, który zawsze wynosił w niej ponad 50 %.

Dzięki udziałowi finansowemu w firmie Polski Lloyd znanej firmy norweckiej „Bergenske“, Polski Lloyd mógł odgrywać poważną rolę w przyciągnięciu okrętów i ładunków na Gdynię. Firma ta pierwsza ekspedjowała przez Gdynię cement polski bezpośrednio do Południowej Ameryki, przy pomocy statków fińsko-amerykańskiej linji. Również pierwsze ładunki drzewa eksportowego do Anglji i Francji, wysyłane przez Gdynię, ekspedjowane zostały przez firmę Polski Lloyd.

Statki pasażerskiej linji Ellerman-Wilsona i United Baltic Corporation, o ile przyjmowały pasażerów w Gdyni, były załatwiane przez Polski Lloyd. Obecnie firma Polski Lloyd przyjęła również w Gdyni przedstawicielstwo T-wa Chargeurs Reunis, które rozpoczyna statkami „Krakus“ i „Światowid“ bezpośrednią komunikację pasażerska z Gdyni do Południowej Ameryki.

Od jesieni 1927 r. czynne jest w Gdyni Warszawskie Towarzystwo Transportowe, którego specjalnością jest eksport morski i ładowanie statków, jak również układanie towarów na statkach. Na czele firmy stoi w Gdyni p. L. Byczkowski.

Firma współpracuje przy ekspedycij kolejowej i wodnej ze Zjednoczoną Żeglugą Polską i S. A. Elibor, maklerem dla tej firmy jest Polska Agencja Morska. Założycielem firmy Warszawskiego Towarzystwa Transportowego jest dr. F. Hilchen, członek Rady Portu w Gdańsku.

Znana forma ekspedycyjna C. Hartwig od dwóch lat posiada również oddział w Gdyni, który załatwia jak sprawy ekspedycyjne, tak też maklerskie.

Jeszcze przed powstaniem Żeglugi Polskiej założona została Polska Agencja Morska, która obecnie jest placówką maklerską rozwiniętą równolegle do Żeglugi Polskiej, jako makler z udziałem rządowym.

Na czele tej ruchliwej instytucji maklerskiej stoi p. J. Kollath. W przeciwieństwie do innych firm Polska Agencja Morska ma centralę w Gdyni, filję zaś w Gdańsku.

Bardzo często figuruje w Gdyni jako makler Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe.

Towarzystwo to eksportuje węgiel koncernu Robur i innych kopalni i trudni się przewozami morskiemi jak również jest maklerem okrętowym i ekspedjuje węgiel, a przy tem ściśle określonych kopalń. Jako mające w dzierżawie użyteczne nabrzeże na molo południowem to Towarzystwo ustępuje nieraz innym ładowania przy swych stanowiskach przeładunkowych.

W ostatnim czasie również „Warta“ Tow. Ekspedycyjne, założone 3 lata temu w Gdańsku, rozszerzyło swą działalność na Gdynię.

Specjalnością towarzystwa jest ekspedycja nawozów sztucznych, cukru, rudy żelaznej, złomu. W Gdyni „Warta“ jeszcze nie posiada wydziału maklerskiego.

Szwedzkie — Polskie Towarzystwo Żeglugowe (Shipca) istnieje w Gdyni od półtora roku jako oddział tejże instytucji w Gdańsku.

Jakto firma maklerska, która specjalizowała się na statkach wywożących cukier, oraz węgiel do Szwecji.

Firma zamierza się rozwinąć w kierunku reprezentacji linij regularnej żeglugi do Gdyni i dąży do stworzenia własnej linji okrętowej.

Firma Speed jest firmą maklerską, która stale załatwia niektóre statki łotewskie i szwedzkie, eksportujące węgiel.

W Gdyni istnieje obecnie związek ekspedytorów, do którego należy 9 firm.Przewodniczący związku jest pan L. Byczkowski, jego zastępca p. J. Kijewski. Prócz tego istnieje syndykat ekspedytorów gdańskich: Warszawskie Tow. C. Hartwig i „Warta“, mają wspólne stawki ładowania, to znaczy zobowiązali się wzajemnie nie konkurować ze soba.

Istnieje również związek maklerów w Gdyni. Na czele jego stoi dyr. Polsko - Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego inż. N. Korzon.

Sprawami układania (Stevedoring) na statkach trudnią się obecnie firmy: Warszawskie Towarzystwo Transportowe, Polski Lloyd, C. Hartwig, ostatnio również „Warta“.

Związku układających niema, co się niekorzystnie odbija na obliczaniu frachtów morskich na Gdynię.

Koszta układania w Gdyni są tańsze niż w Gdańsku. Armatorowie boją się jednak obniżyć fracht w porównaniu z Gdańskiem, gdy nie są pewni niższych kosztów.

Konieczne jest wobec tego ustalenie jednolitych kosztów układania w Gdyni. Również koszta maklerskie winny być określone ściślej, niż obecnie, a ogólna tendencja prowadzić musi do obniżenia tych kosztów w porównaniu z Gdańskiem, gdzie wyższe koszta podtrzymane są tradycją zawijania do tego portu i korzyściami jakie daje większy port i większe miasto.

Zorganizowany wysiłek w kierunku ulepszenia i tańszego załatwienia ładowania i wyładowania w Gdyni może poważnie przyspieszyć i tak już szybki rozwój Gdyni jako portu.

Jak żeglować na Wiśle?

B) Wiatr stanowi z prądem kąt około 60°.

Wypadek ten jest bardzo zbliżony do poprzedniego i taktyka żeglugi jest taka sama, z tą różnicą, że nawet w miejscach mających stosunkowo silny prąd można posuwać się w górę rzeki.

Główna uwaga przy posuwaniu się w gór rzeki winna być skierowana na to, ażeby nie być przyciśnietym do brzegu zacisznego (na który wiatr wieje).

Uwaga: dziwna na pozór terminologja ta nazywająca brzeg na który wiatr wieje zacisznym, a przeciwny brzeg — skąd wiatr wieje — wiatrowym, tłumaczy się w praktyce morskiej określeniami zależnie od stosunku wiatru do statku, a nie do brzegu.

Burta statku na która wieje jest wiatrową, przeciwna burta jest zaciszna. Brzeg naprzeciw burty wiatrowej jest wiatrowy, brzeg za burtą zaciszna-zaciszny (ang. lee-shore).

Ujrzenie brzegu po stronie zacisznej, o ile się do niego nie dążyło świadomie, uważane jest w praktyce morskiej za świadectwo niebezpieczeństwa, szczególnie jeśli się ujrzy go ze statku żaglowego.

Pomijając tę okoliczność, że nazwa „zaciszny brzeg“ pochodzi z sytuacji samego statku, który jest obrócony do niego zaciszną burtą, na takim brzegu istotnie obserwuje się pewne zmniejszenie siły wiatru, tem większe, im wyższy jest brzeg.

Wyjaśniając zjawisko w sposób najprostszy należy stwierdzić, że przed takim brzegiem wytwarza się jakby poduszka powietrzna: całe wybrzeże zwrócone ku wiatrowi jest jakby zatarasowane powietrzem, a wiatr silniejszy przelatuje górą. Stąd żaglowiec na morzu, trafiając przed taki brzeg, znajduje się pod wpływem fal (które im bliżej brzegu, tem więcej suną naprzód) i zmniejszonego wiatru (który im bliżej brzegu, tem jest słabszy), wskutek czego żaglowiec posługujący się wszak wyłącznie wiatrem, niema siły do wymknięcia się z niebezpieczeństwa i ostatecznie bywa rzucony na mieliznę przybrzeżną. Na rzece, zwłaszcza przy bocznym wietrze, w danym wypadku wchodzącym w grę, niema zjawiska sunięcia fali na brzeg, lecz zjawisko opadania wiatru przy samym brzegu na który wiatr wieje, istnieje w pełnej mierze. Już z tych chociażby względów nie należałoby zbytnio się zbliżać do brzegu tego, głównie jednak wobec zjawiska nieznanego na morzu; przy takim brzegu prąd jest szybszy, gdyż fala i wiatr podnoszą tu wodę i przyciskają go do brzegu. Pod brzegiem takim trudniej więc jest wspinać się na prąd. Prócz tego pława boczna wpycha łódź zbyt łatwo na brzeg, przyczem, rzecz ciekawa, że mimo zmniejszonego wiatru pława boczna pod samym brzegiem jest silniejsza niż w pewnej odległości od brzegu, co pochodzić winno ze zmniejszonego działania prądu, który nie pozwala wiatrowi okazać pełne swe działanie boczne.

Naogół przy silniejszych wiatrach korzystniej jest trzymać się brzegu wiatrowego (z którego wiatr wieje) aniżeli przeciwnego. Trzymanie się brzegu, na który wiatr wieje, jest usprawiedliwione przy biegu w górę rzeki tylko w takich wypadkach, gdy pod brzegiem wiatrowym już wcale niema wiatru. Jednak i w tych wypadkach lepiej trzymać się bliżej środka rzeki, jeśli prąd na to pozwala.

Wiatr boczny, wpadając na rzekę przez pierwszy czas, jak zwykle po pokonaniu przeszkody, ma kierunek spadający, co widać na wodzie przy ude-

rzeniach wyglądających jak „zamiatanie".

Obserwować można jak te uderzenia jakby miotłą wędrują po wodzie, zmieniając również często swój kierunek.

Wędrówka miejsc pokarbowanych na wodzie nie ma nic wspólnego z właściwą szybkością wiatru.

Jest to tylko wędrówka miejsc w których spadający wiatr dotyka wody.

Takie miejsce w formie pasa ciemnego równoległego do brzegu może się nawet trzymać prawie nie posuwając się naprzód, lub niknąć w pewnej odległości od brzegu.

Zazwyczaj jednak te linje najsilniejszych uderzeń wiatru o wodę wędrują równolegle do siebie w stronę przeciwnego brzegu i słabną dopiero przy brzegu przeciwległym, trzymając się tem dłużej, aż pod linję tego brzegu, im wiatr jest silniejszy, a brzeg niższy.

Linje uderzeń najmniej wędrują w kierunku przeciwnego brzegu, przy słabnącym porywistym wietrze, jak również przy dość silnych prądach powietrznych wstępujących, wywołanych ogrzaniem warstw przypowierzchniowych powietrza.

Naogół więc latem przy słonecznej pogodzie i braku silnego górnego wiatru porywy znaleźć można tylko pod brzegiem wiatrowym, to znaczy tym, z którego wiatr wieje.

Zajście słońca za większy obłok może już po kilku minutach wywołać przechodzenie kolejnych linij uderzeń przez całą szerokość rzeki i po przejściu obłoku jeszcze zatrzymać wiatr na całej rzece przez mniejszy, lub większy przeciąg czasu.

Szybkość samego wiatru znacznie przewyższa, jak już wyżej zaznaczyłem, szybkość wędrówki linji uderzeń wiatru na powierzchni wody, jednakże szybkość posuwania się tych linij a raczej tych poprzecznych do kierunku wiatru plam, charakteryzuje przeważnie szybkość wiatru. Przy silnym wietrze dość jednostajnej siły te plamy szybko się oddalają od brzegu.

Przy porywistym wietrze średniej i dużej siły plamy te często wędrują powoli. Wewnątrz takiej plamy na powierzchni wody przeważnie bliżej brzegu wiatrowego może panować wiatr bardzo silny przez dłuższy przeciąg czasu, przyczem „prąd wiatru" jest wciąż podsycany, nie odrazu nawet rozwijając pełną siłę.

Takie prawie stojące plamy, przynajmniej na rzece pod brzegiem wiatrowym, tłumaczą się częściowo spadaniem górnego wiatru na wodę w określonem miejscu i w określonych warunkach. Istnienie i charakter prądu na rzece ma wpływ nawet na wiatr.

Rzecz charakterystyczna, że jak na wiatrowym tak też na zacisznym brzegu miejsca zetknięcia się prądu ze stojącą wodą są zawsze ożywione największym wiatrem, co najwięcej występuje na jaw przy wietrze słabym, kiedy nawet dla oka widoczne jest pokarbowanie wiatrem wody w tych miejscach, gdy w innych już powierzchnia jest zupełnia gładka.

Szybko wędrująca plama wietrzna na wodzie jest najsilniejsza w swem pierwszem uderzeniu, w odróżnieniu od plamy stojącej lub powoli się posuwającej.

Dlatego wędrująca plama jest niebezpieczna dla łodzi mało statecznej, lub posiadającej za wiele żagli, mogąc wywołać wywrócenie natychmiastowe, lub złamanie masztu.

Plama stojąca, naogół mniej niebezpieczna, jest wywołana przez wiatr spadający i dlatego silniej kładzie łódź, niepozwalając jej się wyprostować.

Jest więc ona niebezpieczna dla łodzi otwartych, posiadających niskie burty, lub ruchome przy znacznem przechyleniu ciężary.

Zmienność kierunku wiatru czyli jego „rzucanie się" jest przy wietrze bocznym od 60°—30° do kierunku prądu i biegu rzeki największe, dlatego wypada poświęcić mu więcej uwagi.

Przy wysokim wiatrowym brzegu przy wyjściu z poza przeszkody rzucanie się jest największe, przy niskim brzegu na który wiatr wieje — najmniejsze.

Przy silnym jednostajnym wietrze od brzegu wysokiego, stojąc na nim, widać jednak jak wiatr „zamiata" raz po raz w kierunkach odmiennych, przyczem obserwować można w tych warunkach różnice od 30°—40°.

Przy wietrze cichnącym, porywistym charakteryzującym się silniejszemi uderzeniami tylko przy brzegu wiatrowym, wyjątkowo wędrującemi na brzeg zaciszny, wiatr zmienia swój kierunek pod brzegiem wiatrowym do 120°, naprzykład od 30° do kierunku prądu do 150° do kierunku prądu, oczywiście po jednej i tej samej jego stronie.

Dalej ku środkowi rzeki rzucanie się wiatru znacznie się zmniejsza i wiatr jest pozbawiony coraz więcej zjawiska spadania na wodę.

Przy porywistym wietrze największe niespodzianki i zmiany zachodzą pod brzegiem wiatrowym w odległości 30 do 50 mtr. od brzegu. Tu szczególnie należy uważać, gdyż łódź może się znaleźć w strefie, przed którą od strony wiatru ostrzegawcze pokarbowanie wietrzne już nie powstaje, lecz rozpoczyna się w miejscu, gdzie się znajduje łódź z jej żaglami.

W takich wypadkach ze zdziwieniem doznaje się silnego pchnięcia bocznego, a pasma wiatru na wodzie widoczne są dopiero po zacisznej stronie żagla.

W takich wypadkach rzucania się wiatru lepiej mieć żagiel mniej przyciągnęły, a w razie gdy porywy są silne, lub wiatr się wzmacnia należy rozwinąć mniej płótna.

Ogólnie jednak biorąc przy wiatrach 60° w kierunku do prądu należy mieć jaknajwięcej płótna i żagle należy przyciągać jaknajwięcej na środek. Wogóle na jolach rzecznych przyciąga się żagiel znacznie więcej aniżeli na yachtach, jolach i żaglówkach morskich. Powyższy więc warunek jest wyjątkiem z tego prawidła.

(C. d. n.). J. Klejnot-Turski.

Nowiny żeglarskie.

Czterotaktowy motor przyczepny.

Na berlińskich regatach motorowych tegorocznych, Anglicy wystąpili wyłącznie z motorami czterotaktowymi systemu Roness. Są to pierwsze motory czterotaktowe pomiędzy motorami przyczepnymi. Czas do przygotowania tych motorów przed regatami był niestety zbyt szczupły i mimo całodziennej pracy Anglikom nie udało się uruchomić motorów tych, z wyjątkiem jednego. W każdym bądź razie próba zwróciła powszechną uwagę i istnieje zdanie, że motory czterotaktowe mogą być wprowadzone jako motory przyczepne właśnie na regatach, będąc właściwszymi od dwutaktowych dla tych celów. Na razie jeszcze jednak takich motorów, zdatnych do konkurencji na regatach z dwutaktowemi — niema.

Kronika światowa

Z. S. S. R.

Kanał Wołga-Don. Ostatnio wypracowany został przez profesora Aksamitnego projekt kanału Wołga-Don. Pierwsza serja robót jest już wykonana i składa się z przekopania kanału morskiego w płytkich wodach morza Azowskiego aż do Rostowa, gdzie również już jest zabudowane nabrzeże dla statków morskich. Główne roboty w kanale morskim potrwają jeszcze 5 lat.

Sam kanał Wołga-Don będzie miał długości 103 km. prowadząc od Sarepty na Wołdze do Stanicy Komsompkoj na Donie. W tej ostatniej miejscowości urządzone będą śluzy, i elektrownia wodna. Śluz będzie 9 od strony Wołgi i 4 od strony Donu. Wymiar ich 130 na 18 przy głębokości 3,5 m. Koszt robót licząc kanał morski Rostowa wynosi 116 miljonów rubli.

STANY ZJEDNOCZONE.

Początki posługiwania się sterowcami dla przyśpieszenia komunikacji parowcowej na Oceanie. Już niejednokrotnie czyniono skrócenia komunikacji parowcami na Oceanie, przez wysyłanie z pokładu parowca aeroplanu w stronę lądu, w chwili gdy parowiec jeszcze jest na odległości 1 do 1,5 dnia od celu podróży. Obecnie w Ameryce zrobiono próbę z małym sterowcem. Balon sterowny armji amerykańskiej TC-5 wylądował na pokładzie parowca pasażerskiego i wrócił do swej bazy Lakehurst w stanie New-Jersey, przywożąc jednego z pasażerów parowca i pocztę.

W chwili lądowania na pokładzie parowiec miał szybkość 6 węzłów, szybkość wiatru była 15 mil, a wszystko się odbywało na odległości 2 godzin od Nowego Jorku. Parowiec opuścił się na platformę, długości zaledwie 9 m, a szerokości 6 m., a linę jego chwyciła specjalna załoga, składająca się z 21 żołnierzy. Przypuszczalnie, że tego rodzaju lądowanie, wysunięte dalej na Ocean, pozwoli skrócić podróż od 12—24 godzin.

Kronika światowa żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 28 czerwca do 16 lipca zawinęło do portu lipawskiego 57 statków morskich o łącznej ładowności 21 687 t. r. n.

Statki te przywiozły łącznie 3 083 t. drobnicy, 2 100 superfosfatów, 205 t. cementu, 618 sążni drzewa, 38 std. dyli i 1 700 beczek śledzi. 9 statków weszło pod balastem i próżnych.

W tymże czasie opuściło port lipawski 66 statków morskich o łącznej ładowności 27 329 t. r. n.

Statki powyższe wywiozły łącznie 7 601 t. drobnicy, 1 368 std. drzewa, 320 t. papierówki, 210 t. cementu, 200 t. cegły, 2000 beczek śledzi.

17 statków wyszło z portu próżnych i pod balastem.

Tranzyt rosyjski przez Lipawę. Ze strony sowieckiej planowane jest wznowienie tranzytu towarów przez Lipawę w zimowych miesiącach b. r. W związku z tem odbyło się urzędowe badanie ze strony łotewskiej, urządzenia składów głównej stacji, towarowej, śpichrzy i warsztatów portu wojennego.

Rewizja w budownictwie okrętów. Wobec zażaleń na bliskie stosunki pomiędzy wydziałem budownictwa okrętów departamentu morskiego a prywatnemi towarzystwami żeglugi, zarządzona została rewizja tego wydziału. Przewidywane są zmiany na stanowiskach w tym wydziale i reorganizacja samego wydziału.

Kooperatywa dla handlu rybackiego w Lipawie. Organizacja rybacka w Lipawie stowarzyszyła związek spółdzielczy dla handlu rybackiego. Dostawa ryb do intendantur wojskowych wypadła tak korzystnie, że w lipawskim garnizonie wprowadzono ryby miejscowych połowów w określonych dniach. Również ryski garnizon zamawia ryby z Lipawy. Związek spółdzielczy zawiązał kontakt z firmami niemieckiemi celem dostawy węgorzy i minog do Niemiec. Ażeby uniemożliwić pośrednictwo, obecny związek spółdzielczy dla handlu rybackiego otworzy filję we wszystkich wsiach rybackich.

Z gdańskiego rynku rybnego.

Dostawa świeżej ryby morskiej i rzecznej na rynek gdański w ostatnim tygodniu była zmniejszona, z wyjątkiem fląder i skarpi, które odgrywały rolę zastępczą, pokrywając zapotrzebowanie a inne ryby. W zatoce zaczęto łowić również świeże śledzie.

Ceny w handlu detalicznym były za funt: za małe flądry 0,30 — 0,50 Gld., za duże 0,50 — 0,80, za skarpie zależnie od wielkości od 0,60 — 1,50. Za śledzie 0,50 — 0,60. Za łososie wiślane 2,50 — 2,80, za sardele 1,— —1,50, za liny 1,30—1,60, za węgorze 1,40 — 2,40 zależnie od wielkości. Za karpie 1,00—1,50, za sandacze 1,20—1,80, za karasie 0,80 — 1,00, za kwapy 0,25 — 0,35, za szczupaki 1,00 — 1,40.

Za wędzony towar za funt: flądry 1,10—1,50 Gld., łososie 5,50 — 6,—, buklingi 1,30 — 1,50, węgorze do 2,50.

Na rynku solonych śledzi panowała bardzo mocna tendencja. Ceny zwyżkowały do dwóch szyl. na beczce.

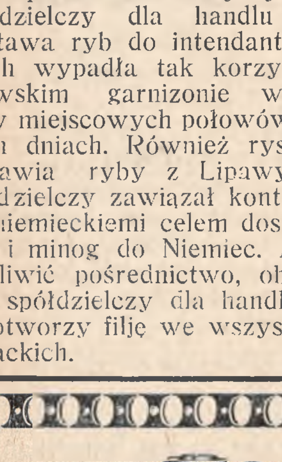
Połowy obecne przy brzegach Szkocji są znacznie mniejsze niż zeszłoroczne, a jakość ryby wyższa, co w zupełności uzasadnia hausse na rynku śledziowym. Wysokie ceny niewątpliwie się utrzymują. Według urzędowej statystyki angielskiej zasolono w r. b. 15 % mniej niż w zeszłym roku, stemplowano około 20 % mniej niż w zeszłorocznym sezonie, a eksportowano 25 % mniej niż w ubiegłym roku o tej porze.

Ceny franco kolej lub parowiec w Gdańsku, transito, były: Stornoway Large Matjes od 85—90 szyl., takież Selected 75—80 szyl., takież Medium 60—65, Castlebay Large Matjes i takież Selected Matjes w równej cenie ze Stornoway. Medium tejże marki 60—70 szyl. za dwie półbeczki. Za First Trademark Matties 48—50 First Trademark Matfulls 52—54, Crownmatties czerwcowego solenia 42—43 za całą beczkę, lipcowego solenia 44—45 szyl: Półbeczki droższe o 4 szyl. na dwóch półbeczkach.

Tendencja dla norweskich śledzi jest również dość mocna: norweskie śledzie wiosenne (Vaarherige) 1928 r. 5—600 sztukowe 23 szyl., 6—700 sztukowe 24 szyl. Śledzie zimowe 1928 r. (Sloeheringe) 5—600 sztukowe i 6—700 sztukowe odpowiednio o 1 szyl. na beczce droższe od śledzi wiosennych.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

30 lipca:
szw. par. **Themis** 383 z Haugesundu 1050/1 i 100/2 beczek.
31 lipca:
niem. par. **Arcona** 302 z Haugesundu. 2650/1 beczek,
1 sierpnia:
gd. par. **Mottlau** 430 z Lerwicku, 140/1 i 1234/2 beczek,
norw. par. **Karen** 424 z Stronsay, 1113/1 i 1805/2 beczek,
niem. par. **Immenhof** 182 z Lerwicku. 1481/1 i 2151/2 beczek.
4 sierpnia:
niem. par. **Hannah Hölken** 287 z Peterhead,
niem. par. **Hernia** 331 z Goole.
6 sierpnia:
norw. par. **Hundvaag** 123 z Peterhead.
8 sierpnia:
łot. par. **Kurland** 428 z Lerwicku.



OD WYDAWNICTWA.

W związku z rozwojem naszego pisma i uwzględniając potrzebę uruchomienia redakcji i administracji w Gdyni **w najbliższych dniach uruchomione zostanie** biuro redakcji, administracji i ekspedycji „Żeglarza Polskiego" **w Gdyni w domu Polskiej Ag. Morskiej.** Niezależnie od tego, główna redakcja i administracja „Żeglarza Polskiego" będzie nadal czynna w Tczewie, ulica Strzelecka 5. Telefon 150.

Nasza kronika portowa i żeglugowa



Ruch portu gdyńskiego w lipcu

Ruch lipcowy w porcie Gdyńkim ustanowił nowy poważny kord tonażu statków na wejściu wyjściu. Przybyły bowiem w mieącu 122 statki morskie o łącznej downości 103.278 t. r. n., w tej zbie 115 parowców, 4 holowniki, lichtugi morskie (natomiast w erwcu tonuż statków na wejściu vraził się liczbą 88.370 t. r. n.)

Pod względem narodowości statw na wejściu obraz był następujący:

lskich	—	12	—	9.420 t.
wedzkich	—	39	—	22.850 „
mieckich	—	26	—	18.549 „
ńskich	—	11	—	16.228 „
ncuskich	—	4	—	12..30 „
ewskich	—	14	—	10.845 „
rweskich	—	9	—	6.919 „
gielskich	—	5	—	6.167 „
ańskich	—	2	—	70 „
		122		103.278 „

Z pośród statków na wyjściu ło próżnych 96, z tomasówką 13, pasażerami i towarami 5, z pasaami 4, z kamieniem 2, z rudą azną i ryżem po 1.

Przyjechało morzem pasażerów 73. Przywiezione na statkach 888 ton towarów w tem liczbie 081 ton tomasówki, 2.827 rudy aznej, 1.189 kamienia, 625 ton u, 110 ton bawełny, 55 ton drocy i 2 tony wina.

Wyszło w miesiącu 117 statków łącznej ładowności 101.908 ton n. z pośród statków tych było żnych 19, z węglem 88, z pasażerami 6, z pasażerami i towarem 2, z drzewem i otrębami ryżowemi po 1.

Wyjechało morzem 1.588 pasażerów. Wywieziono na statkach węgla 168.524 tony, w tem 10.172 ton węgla statkowego, 281 otrąb ryżowych, 240 t. kloców dębowych, 1 tona wódek i 15 baranów.

Z liczb eksportowych widzimy, że wywóz węgla wzrósł nieznacznie (154.000 ton w czerwcu a 169.000 w lipcu). Wzrósł dalej import tomasówki (z 20,500 ton w czerwcu na 29.000 ton w lipcu) natomiast spadł do zera, oczywiście przejściowo, import ryżu.

Przybycie parowca z Birmy spóźniło się i pierwszy z nich jest awizowany na 9 sierpnia. Import ryżu w sierpniu z dotąd przewidywanych statków wynosi zarówno jak w maju i czerwcu około 15.000 ton. Również eksport węgla prawdopodobnie zwiększy się w sierpniu do 180—190.000 ton.

Ruch portu gdyńskiego w III dekadzie lipca

W III dekadzie lipca weszły do portu 44 statki morskie (wszystkie parowce) o łącznej ładowności 37.356 ton, w tej liczbie polskich 6, szwedzkich 14, niemieckich 9, łotewskich 5, norweskich 4, duńskich, francuskich, angielskich po 2. Wśród statków na wejściu było próżnych 31, z tomasowką 6, z pasażerami i towarem 2, z pasażerami 2, z rudą żelazną, kamieniem i ryżem po 1.

Przyjechało morzem 304 pasażerów, przywieziono na statkach 15.512 t. towaru, w tem tomasówki 11.341 ton, rudy żelaznej 2.836 ton, ryżu 625 ton, kamienia 609 ton, bawełny 110 ton, drobnicy 1,5 ton.

Odpłynęło w III dekadzie 45 statków z 38.229 t. r. n. ładowności. Próżnych statków na wyjściu było 9, z węglem 33, z pasażerami 2 z pasażerami i towarem 1.

Odjechało morzem 521 pasażerów. Wywieziono węgla 63.441 ton w tem 3.435 ton węgla statkowego.

W III dekadzie ustanowiono poważny rekord eksport węgla. Gdyby poprzednie dekady miały taki sam wywoz węgla, toby wywóz węgla przekroczył 190.000 ton. Faktyczny wywóz w lipcu jednak wynosi tylko 168.500 ton. Wskazuje to na poważny postęp wywozu węgla w III dekadzie i każe przypuszczać że w sierpniu wywóz węgla przez Gdynię osiągnie liczbę 190.000 ton, lub nawet ją przekroczy.

Ruch portu gdyńskiego w pierwszym tygodniu sierpnia

W pierwszym tygodniu sierpnia zawinęły do portu gdyńskiego 22 statki morskie o łącznej ładowności 18.341 t. r. n. (20 parowców, 1 holownik i 1 lichtuga morska). W liczbie tej było statków: polskich 1, szweckich 6, niemieckich i łotewskich po 5, duńskich 2, francuskich, anigelskich i norweskich po 1.

Próżnych statków na wejściu było 17, z ryżem 3, z pasażerami i z tomasówką po 1.

Przyjechało morzem 75 pasażerów. Przywieziono na statkach 2.389 ton towarów, w tej liczbie 1.529 ton ryżu i 860 ton tomasówki.

Odpłynęło w tygodniu 28 parowców o łącznej ładowności 23.397 t. r. n., w tej liczbie próżnych 8, z węglem 17, z pasażerami 2 z drzewem 1.

Odjechało morzem 247 pasażerów. Wywieziono na statkach 37.027 ton towarów, w tem 200 ton klocow dębowych i 36.827 ton węgla (1.740 ton węgla bunkrowego).

Tydzień odznaczał się zmniejszonym ruchem statków i towarów w porcie.

Wycieczka rumuńska w Gdyni

9-go sierpnia zwiedzi port handlowy i wojenny wycieczka 27-miu oficerów rumuńskich.

Frachty idą w górę

Ostatnie notowania trachtowe wskazują na znaczną zwyżkę frachtów na bałtyckim rynku okrętowym. Ponieważ zwyżka związana jest z zajęciem statków przy ładowaniu drzewa i rudy w portach letnich północnego Bałtyku, więc zwyżkę uważać należy za nieprzejściową i dopiero w jesieni nastąpić może zmiana.

Nasza kronika portowa i żeglugowa



Ruch portowy w ostatnim tygodniu

Ożywienie w porcie gdańskim, pomijając ruch statków przybrzeżnej żeglugi, zmniejszył się w ostatnim tygodniu. Po raz pierwszy od dłuższego czasu liczba statków na wejściu spadła poniżej sta. Wprawdzie było sporo dużych statków, co częściowo wyrównuje zmniejszenie liczb tygogniowych.

Na wejściu zanotowano 96 statków morskich w tej liczbie polskich 4, gdańskich 2, duńskich 15, szwedzkich 23, niemieckich 34, łotewskich 4, angielskich, norweskich i fińskich po 3, holenderskich 2, francuskich, włoskich i estońskich po 1.

Wśród statków na wejściu było 87 parowców, 2 motorowce, 4 żaglowce z motorem 1 holownik i 2 lichtugi morskie.

Próżnych statków przybyło 55, z towarami 23, z żelastwem 7, z pasażerami 5, z śledzmi 4, z materiałem wojennym i z masą papier[illegible] po 1.

[illegible]rzeładowano w tygodniu ze statk[illegible] a kolej 2.620 ton rudy, 4.150 t[illegible] złomu zelaznego, 1.038 ton nawozów sztucznych, 6.380 ton innych towarów. Jak widać wszystkie główne pozycje importowe doznały poważnego zmniejszenia. Zjawisko to niewątpliwie jest przejściowe i stoi w związku ze zmniejszeniem ruchu statków, jak również jest pod wpływem okresu żniw, który odbija się na wszystkich portach Bałtyku, z wyjątkiem portów letnich, zajętych eksportem drzewa.

Na wyjściu zanotowano 104 statki, w tej liczbie z węglem 60, z towarami 15, z drzewem 8, z solą 5, próżnych 4, z pasażerami i towarem 4. oraz po 1 z koksem, z makuchami, z benzyną z ropą gazową, z drzewem i towarami.

Przeładowano w eksporcie: z kojei na statki 118.013 ton węgla, oraz na składy i statki 862 wagony drzewa, 26 wagonów zboża, 34 wagony cukru, 1.126 wagonów innych towarów.

Na liczbach eksportowych nie znać wpływu zmniejszonego częściowo ruchu. Wszystkie pozycje utrzymują się na normalnej wysokości

Ruch portu gdańskiego w lipcu

Rzeczą przypadku zapewne jest, że ruch portowy Gdańska w lipcu b. r. nie przekroczył wysokości ruchu w lipcu 1927 r. (lipiec 1928 329.084 trn, lipiec 1927 337.031 t. r. n.), gdyż na wyjściu ustanowiono nowy rekord z tonażem 352.380 t. r. n. (w lipcu 1927 r. 342.223 r. n.).

Trzeba jednak uwzględnić okoliczność, że statystyka tego roku, prowadzona przez Radę Portu, nie włącza do ogólnej sumy ruchu tonażu statków przybrzeżnych na wejściu i wyjściu, wobec czego ruch wejściowy jest zmniejszony o 15.000 t. r. n. i o tyleż mniejwięcej ruch na wyjściu.

Okoliczność powyższą należy uwzględniać przy wszelkich zestawieniach obecnych i przyszłych ruchu portowego Gdańska, gdyż można łatwo przyjść do zupełnie mylnych wniosków.

Nietylko bowiem liczby statków i tonażu tegorocznego i z lat poprzednich nie mogą być przez to porównywane ze sobą, lecz również średnia wysokość tonażu statku na wejściu i wyjściu nie może być jednakowo obliczana. Dosyć powiedzieć że gdy w lipcu 1927 r. statków na wejściu było 707 o tonażu 337.000 t. r. n. to w lipcu b. r. mamy liczbę 502 z 329.000 t. r. n. m., a z przybrzeżnymi statkami 716 statków z 344.000 t. r. n.

Należy więc z największą rezerwą traktować alarmy Danziger Zeitung która rozpacza nad tem, że ruch statków gdańskich w porcie w lipcu 1927 r. wynosił 170 statków z 20.693 t. r. n. a w lipcu b. r. spadł do 10 statków z 3.183 t. r. n. Pod liczbą 170 statków kryje się oczywiście kilkadziesiąt wjazdów i wyjazdów w miesiącu parowców „Paul Beneke" i „Zoppot". Najprawdopodobniej gazeta ta uważać musi czytelników swoich za bardzo naiwnych, strasząc ich tego rodzaju grą liczb.

Jak widać więc ruch lipcowy w porcie był rekordowy, zbijając w ten sposób twierdzenie jakoby Gdynia wstrzymywała dalszy rozwój ruchu portowego Gdańska. Jeszcze pod jednym względem ustanowiono w lipcu rekord: wywieziono węgla 495.895 t, liczba której nigdy jeszcze nie osięgnął eksport węgla przez Gdańsk, nie mniej przypuszczać można że eksport ten wzrośnie jeszcze więcej w miesiącach jesiennych. Dopiero jednak wykończenie linji kolejowej Bydgoszcz — Gdynia zapowiadające się w roku 1929 zwiększyłoby eksport w porcie gdańskim do mniej 1 miljona ton węgla mies[illegible] cznie. W ten sposób Gdańsk [illegible] zainteresowany w szybszej budo[illegible] kolei Śląsk—Gdynia, gdyż w t[illegible] wypadku jak i w wielu inny[illegible] potwierdza się że co się robi [illegible] Gdyni, wychodzi z dużym poż[illegible]kiem dla Gdańska, gdyż oba po[illegible] uzupełniają się wzajemnie. [illegible] porty już od 1925 r. nie mogły [illegible] dołać potrzebom naszego ru[illegible] eksportowo-importowego, i szko[illegible] że sprawa trzeciego portu hand[illegible]wego w Tczewie tak mało jesz[illegible] postąpiła naprzód.

Pod względem bandery statk[illegible] na wejściu 1 miejsce otrzymała b[illegible]dera niemiecka z 84.697 t. r. n., [illegible] ustępowała, jak zwykle duński[illegible] szwedzkiej razem wziętym (52.46[illegible] i 48.043 t.) które zajęły 2 i 3 m[illegible]sce, 4 miejsce zajęły statki ang[illegible]skie z 38.325 t. r. n., 5 łotewsk[illegible] 21.614 t. r. n., 6 miejsce polsk[illegible] 14.590 t. r. n. Dalsce miejsca z[illegible]ły kolejno statki: norweskie, fr[illegible]cuskie, fińskie, greckie, włos[illegible] amerykańskie, holenderskie, est[illegible]skie, gdańskie (3.183 t. r. n.), h[illegible]pańskie, panamskie, litewskie, [illegible]lijskie, czechosłowackie i 1 m[illegible] turecki (motorówka).



W czyje ręce?

Jak się dowiadujemy „Wi[illegible] Bałtyk" sprzedaje swe statki za [illegible]średnictwem Hamburga. Istn[illegible] prawdopodobieństwo, że statki [illegible]staną sprzedane do Finlandji.

Lichtuga „Janek" już zos[illegible] odholowana do Holtenau.

Urządzenia portowe Wisły-[illegible]tyk w Tczewie obejmie przypusz[illegible] nie rząd.

Pogłębianie Wisły utrudnione

Na Wiśle Morskiej pod Tcze[illegible] na prądzie wciąż jeszcze pra[illegible] tylko draga Rady Portu „Faf[illegible] na pierwszym przemiale po[illegible] portu zimowego. Draga [illegible] Cruachan jeszcze nie znajduje [illegible]stosowania, gdyż draga czerpal[illegible] „Venezia", która ma współdz[illegible] z nią, dostarczając jej mate[illegible] do refulowania na odległość je[illegible] pogłębia port zimowy. I tu[illegible] porcie wyjątkowo niska woda [illegible]dnia jej również bagrowanie, [illegible] kubły nie chwytają przy m[illegible] pochyleniu odpowiedniej ilości [illegible]tu. W ten sposób nawet i dl[illegible]szych nowych potężnych pogłęb[illegible] potrzebne są korzystniejsze w[illegible]stany.

Ruch portu Gdyni przewyższył już przedwojenny ruch Gdańska.

W miesiącu lipcu tonaż statków na wejściu do portu gdyńskiego przewyższył już 103.000 ton. Jest to znacznie ruch większy niż średnt miesięczny ruch przedwojenny dańska, który w latach 1912—13 nigdy nie przewyższał 90.000 ton rejestrowych netto tonażu statków na wejściu. rzytem w ruchu gdańskim przeważnie brały udział tylko mniejsze statki, podczas gdy już dziś do Gdyni zawija w każdym miesiącu po kilka statków oceanicznych.

Trzy odjazdy oceaniczne.

10-go sierpnia odjechał do Amsterdamu, Rio i Buenos Aires parowiec holenderski pasażersko - towarowy Orania.

20-go sierpnia odpłynie do Nowego Yorku parowiec Polonia Bałtycko-Amerykańskiej linji, również pasażersko-towarowy.

9-go września odpłynie do Hawru, Rio, Santos i Buenos Aires parowiec Krakus, pasażersko-towarowy polskiej linji towarzystwa Chargeurs Reunis.

Te trzy odjazdy stanowią pierwszą piękną kartę w rozwoju komunikacji z Gdyni wprost na ocean do obu lądów amerykańskich północnego i południowego.

Ruch statków polskich

ŻEGLUGA POLSKA

Par. Katowice przybył 10-go z Gdańska z 2800 t. węgla do Sztokholmu.

Par. Kraków przybył 14-go z Lulea do Gdańska gdzie wyładowuje rudę.

Par. Niemen jest w drodze z Sousse i Oranu do Gdańska z 4600 ton fosforytów i 50 t. trawy morskiej, 11-go minął Ouessant.

Par. Poznań wyładowuje od 14-go 2800 t. tomasówki w Gdyni.

Par. Wilno ładuje od 14-go z Gandawie 2800 t. tomasówki do Gdyni.

Par. Warta odpłynął 1-go z Gdańska z 3427 t węgla do Neapolu, 9-go minął Cap Finistere

Par. Tczew wyładowuje od 11-go 500 t. tomasówki w Gdyni.

Par. Toruń ładuje od 14-go w Gandawie 2800 t, tomasówki do Gdyni.

POLSKO-SKAND.TOWARZ.

Par. Robur I przybył 9-go do Gdańska z Rouen i ładuje węgiel.

Par. Robur II odpłynął 8 go z Gdańska do Karlskrony z węglem.

ŻEGLUGA WISŁA-BAŁTYK.

Flota unieruchomiona.

Ruch portu gdyńskiego w I. dekadzie sierpnia.

W pierwszej dekadzie miesiąca przybyły do portu 34 statki morskie (31 par. 1. hol. 1 licht.) o łącznej ładowności 31.461 ton rej. netto. Co do bandery statków na wejściu było: polskich statków 3, szwedzkich 13, niemieckich 5, łotewskich 5, norweskich 3, duńskich 2, holenderskich, francuskich, angielskich po 1.

Próżnych statków na wejściu było 26, z ryżem i tomasówką po 3, z pasażerami 2.

Przyjechało morzem 161 pasażerów. Przywieziono na statkach 3.160 t. tomasówki i 1.529 t. ryżu.

Odpłynęło w dekadzie 36 statków morskich o łączn. ład. 33.939 t. r. n.

Próżnych statków na wejściu było 9, z węglem 23, z pasażerami 3, z drzewem 1.

Odjechało morzem 694 pasażerów, w tej liczbie 447 do Amsterdamu, na parowcu Orania, 164 do Hawru, na par. Virginie i 83 do Sztokholmu, na parowcu Gdynia. Wywieziono 48.256 t. węgla, w tem 2.613. t. węgla bunkrowego i 200 t. dębiny.

Osobliwością dekady było przybycie dużego parowca holenderskiego Orania który odszedł 10-go, zabierając pasażerów do Amsterdamu i Ameryki Południowej. Parowiec należy do Królewskiego Holenderskiego Lloydu i zawinął do Gdyni częściowo w związku z IX Olimpjadą która się właśnie odbywa w Amsterdamie. Należy odczekać jeszcze — czy linja ta przekształci się na regularną do Amsterdamu i Ameryki Południowej.

Ruch portowy w pierwszej dekadzie nie osięgnął wysokości jakiej się należało spodziewać. Ryżowiec Medmenham spóźnił się nawet na 10-go sierpnia, chociaż już stanął w tym dniu na redzie, i liczony będzie do drugiej dekady. Ryż pozatem przybywał tylko na mniejszych statkach (3) z Hamburga. Przeładunek węgla wykazał liczbę nieco niższą niż średnia. Związane to jest częściowo ze zwyżką frachtów na Bałtyku i zmniejszonym ruchem w portach z wyjątkiem portów letnich dla drzewa.

Rozkład statków linji przybrzeżnej P.P. Żegluga Polsk

Gdynia—Hel

S	S							S			
9.10	11.40	14.20	17.00	21.00	o. Gdynia p.	2.50	12.15	14.10	16.20	18.10	22.
11.30	14.20	15.25	18.10	21.55	p. Hel o.	7.55	11.20	11.50	15.00	17.00	20.

Gdynia—Gdansk (Danzig)

		H
13.10	o. Gdynia p.	12.05
14.35	p. Gdańsk o.	9.10

Gdynia—Sopoty (Zoppot)

9.10	11.40	o. Gdynia p.	14.10	22.
9.40	12.20	p. Sopoty o.	13.40	22.

Jastarnia—Gdynia

6.50	14.20	18.00	o. Jastarnia p.	13.50	17.40	21.30
8.20	15.50	19.30	p. Gdynia o.	12.20	16.10	20.00

Gdansk—Hel

			S
9.10	15.20	o. Gdańsk p.	21.10
11,00	17.20	p. Hel o.	17.50

Sopoty—Hel

10.00	11.40	o. Sopoty p.	12.20	19.20	21
11.30	14.20	p. Hel o.	11.50	17.50	2(

Uwaga: S przez Sopoty
H przez Hel

Cena biletów P. P. Żegluga Polska

Gdynia—Hel	w jedną stronę	3,00 zł		
„ „	tam i z powrotem	5,00 „		
Gdynia—Jastarnia	w jedną stronę	3,00 „		
„ „	tam i z powrotem	5,00 „		
Hel—Jastarnia	w jedną stronę	2,00 „		
„ „	tam i z powrotem	3,00 „		
Gdynia—Gdańsk	w jedną stronę	3,00 „	gld. gd.	1,7
„ „	tam i z powrotem	5,00 „	„ „	3,0
Gdynia—Sopoty	w jedną stronę	1,50 „	„ „	0 [illegible]
„ „	tam i z powrotem	2,50 „	„ „	1,5
Sopoty—Hel	w jedną stronę	3,00 „	„ „	1,[illegible]
„ „	tam i z powrotem	5,00 „	„ „	3,[illegible]
Gdańsk—Hel	w jedna stronę	5,50 „	„ „	2,[illegible]
„ „	tam i z powrotem	6,00 „	„ „	3,5

Na wejściu.

27 lipca: niem. par. Freya 826 t. z Gdyni próżny (Voigt, most Breitenbach), niem. par. St. Lorenz 343 t. z Rygi z towarem (Lenczat, b. skład węgla mar.), pol. par. Wilja 2266 t. z Cherbourga z mat. wojennymi (Rząd Polski, basen amunicyjny), duń. par. Bretland 1235 t. z Sönderborga próżny (Reinhold, Westerpl.).

27 lipca: ang. par. Baltriger 658 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic, kan. port.), szw. par. Juno 620 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), niem. par Hilde 851 t. z Lubeki próżny do portu ukrycia (Lenczat, Victoriawand), hld. par. Gelderland 1105 t. z Kopenhagi próżny (Bartram, b. port ces.), niem. żagl. z mot. Stör 72 t. z Aalborga z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerplatte), niem. par. Hedwigshütte 1224 t. z Szczecina próżny (Reinhold, b. port ces.), fr. par. Chateau Lafite1282 t. z Leningradu z towarem (Worms, Holm), duń. par. Scotia 1387 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), szw. żagl. z mot. Zita 162 t. z Hernösandu z masą papierową (Prowe, Westerplatte), szw. par. Trelleborg 377 t. z Helsingborga próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. par. Altenfelde 1493 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), fsk. par. Bore VIII. 3437 t. z Buenos Aires z towarem (Bergenske, Russenhof), szw. par. Egon 291 t. z Helsingforsu z towarem (Reinhold, kan. port.), duń. par. Tiber 823 t. z Bordeaux z towarem (Reinhold, wolna strefa), szw. par. Kjell 687 t. z Helsingborga próżny (Behnke i Sieg, Westerplatte).

28 lipca: duń. par. Paul Möller 138 t. z Kjöge próżny (Reinhold, Westerpl.), est. par. Borghild 431 t. z Gjedser próżny (Polsko-Skand. Westerpl.), duń. żagl. z mot. Yrsa 93 t. z Malmö ze smołą (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Ulna próżny (Behnke i Sieg, b. port. ces.), szw. par. Hell 555 t. z Lidköpingu próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), norw. par. Emil 656 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Göta 673 t. z Karlskrony próżny (Polsko-Skand.) niem. par. Moskau 365 t. z Szczecina próżny (Artus), fr. par. Ostervent 916 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg).

28 lipca: łot. par. Everest 1320 t. z Rotterdamu próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), norw. par. Jotunsfjell 1307 t. z Aalborga próżny (Polsko-Skand., dworzec nadw.), szw. par. Louis de Geer 1306 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), szw. par. Rewa 715 t. z Vesteras z żelastwem (Behnke i Sieg, wolna strefa), duń. par. Bothal 1223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, b. port. ces.).

29 lipca: szw. par. Ehik 123 t. z Koldingu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. [illegible]be 556 t. z Rotterdamu z towarem (Nordd. Lloyd, wolna strefa), szw. mot. cyst. Neithea [illegible]3 t. z Karlskrony próżny (Shipco, b. skład węgla mar.), gd. par. Hammonia 658 t. z Rotterdamu z żelastwem (Behnke i Sieg, basen Holmu), niem. par. Oder 655 t. z Hamburga próżny (Voigt. Wisłoujście), niem. par. Kurland [illegible]2 t. z Kłajpedy próżny (Voigt, dw. nadw.), [illegible]v. par. Roslagen 823 t. z Calais próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Harald [illegible]1 t. z Gefle próżny (Behnke i Sieg, Westerplatte), niem. ż. z m. Irmgard 85 t. z Królewca próżny (Bergenske, Westerpl.), duń. par. N. C. [illegible]nberg 1329 t. z Kopenhagi próżny (Reinh., Westerpl.), duń. par. Danefeld 724 t. z Randersu próżny (Shaw, Lovell, Wisłoujście), hld. par. Iris 404 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, śpichrz Baltic), łot. par. Viesturs 345 t. z Kallundsborga próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. mot. Hartmut 203 t. z Królewca próżny (Reinhold, b. port ces.), niem. par. Lexa 503 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, basen Holmu), niem. mot. Gertrud II 107 t. z Królewca próżny (Bergenske, Möwenschanze), szw. par. Leila 550 t. z Rotterdamu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), łot. par. Mars 279 t z Trelleborga próżny (Artus, Westerpl.).

30 lipca: duń. par. Vendia 627 t. z Kjöge próżny (Polsko-Skand., b. port ces.). duń. par. Berta 451 t. z Dublina z żelastwem (Wolff., kan. port.), szw. par. Wira 252 t. z Limhamnu próżny (Pam, Westerpl.), szw. par. Iris 169 t. z Malmö z towarem (Reinhold, kan. port.), niem. par. Ljusneelf 808 t. z Ambeach z żelastwem (Dzg. Schiff. K., Raiffeisen), szw. par. Manfred 322 t. z Sturungen próżny (Pam, Westerplatte), niem. par. Bonus 519 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), fsk. par. Poseidon 408 t. z Helsingforsu z towarem (Bornholdt, kan. port.), norw. par. Gunnar 714 t. z Fredrikstadu próżny (Pam, Westerpl.).

30 lipca: niem. par. Spica 869 t. z Amsterdamu próżny (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Themis 383 t. z Bergen z towarem (Bergenske, kan. port.), pol. hol. Sambor 14 t. z licht. Bolek 369 t. i Antek 370 t. z Karlstadu próżne (Wisła-Bałtyk, Polski Hak), szw. par. Robert 1604 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand., dworzec nadw.).

31 lipca: niem. par. Ellen 260 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.), ang. par. Baltara 1387 t. z Londynu z pasaż. i towarem (Un. Baltic, Vistula), niem. par. Helmwiege 661 t. z Gdyni próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), szw. par. Rurik 247 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. par. Leonhard 429 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), ang. par. Kolpino 1465 t. z Hull z pasaż. i tow. (Ellerman i Wilson, dworzec nadw.), łot. par. Auseklis 720 t. z Abo próżny (Voigt, Weserpl.).

31 lipca: niem. par. Arcona 302 t. z Haugesundu ze śledziami (Dzg. Schiff. K., Kielgraben), szw. par. Karin 196 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske, b. port. ces.), szw. par. Ellen 948 t. z Londynu próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Gertrud 504 z Szczecina z towarem (Rhd).

1 sierpnia: szw. par. Kare 892 z Rouen próżny (Artus, Westerpl.), fsk. par. Mercator 2695 z Buenos Aires z towarem (Bergenske, b. port. ces.), niem. par. Vineta 299 z Kłajpedy z towarem (Reinh., wolna strefa).

1 sierpnia: wł. par. Raffaelo 2173 t. z Fredericji próżny Bergenske, Wisłoujście), gd. par. Mottlau 130 t. z Lerwicku ze śledźmi ,Behnke i Sieg, śpichrz Steffen), norw. par. Karen 424 t. z Stronsay ze śledźmi (Shaw, Lovell, Gdańsk) szw. par. Gudrun 452 t. z Karlshamnu próżny (Bergenske, kan. port.), niem. par. Wilhelmine 177 t. z Elbląga próżny (Reinhold, b. port ces.), niem. par. Harald 1091 t. do portu ukrycia z węglem (Artus, Wisłoujście), niem. par. Immenhof 18[illegible] t. z Lerwicku ze śledźmi (Reinhold, kan. port.), szw. par. Cyrene 288 t. z Gdyni próżny (Reinhold, b. port ces.), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), duń. par. Feddy 561 t. z Kjöge próżny (Pam, Westerpl.).

2 sierpnia: duń. par. Victoria 1160 t. z Bandholmu próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), niem. par. Johann Ahrens 538 t. z Roztoku próżny (Bergenske, Holm), niem. mot. Argus 272 t. z Słupska próżny (Pam, Westerpl.), duń. par. Estonia 3820 t. z Nowego Yorku z pasażerami i towarem (Baltic Am. L. Vistula), niem. par. Arnold Köpke próżny (Voigt, Althof).

2 sierpnia: niem. żagl. z mot. Hans 102 t. z Elbląga drogami wewnętrznemi próżny (Bergenske, Altenhof), duń. draga Sydhavn 212 t. z Schiewenhorstu próżna (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Rudolf 142 t. z Lipawy z towarem (Prowe, kan. port.), duń. par. Niels Ebbesen 382 t z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold, kan. port.), duń. par. Gunhild 682 t. próżny (Dz. Schiff. K., Breitenbach), est. par. Lonni 80 t. z Tallinnu z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), szw. par. Dagny 65 t. z Westerviku próżny (Dz. Schiff. K., b. port ces.), niem. hol. Herkules 54 t. z Helsingöru próżny (Voigt, Ballastkrug), niem. par. Orest 382 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.).

3 sierpnia: szw. par. Gusten 353 t. z Helsingöru próżny (Behnke i Sieg, Legan), duń. par. Scotia 1387 t. z Kopenhagi próżny (Mory, b. port ces.), duń. par. Kopenhagen 2354 t. z Bostonu z żelastwem (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. par. Orlando 1037 t. z Dunkerki próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), duń. par. Taarnholm 828 t. z Liverpoolu z towarem (Reinhold, wolna strefa), niem. par. St. Jürgen 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), niem. par. Fasolt 2147 t. z Nordenhamnu próżny (Behnke i Sieg, dworzec nadw.), łot. par. Windau 979 t. z Antwerpji próżny (Bergenske, Westerpl.), ang. par. Baltara 1387 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (Un. B., kan. port.), niem. par. Danzig 575 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.).

3 sierpnia: niem. par. Lotte Reith 923 t. z Gdyni próżny (Dz. Schiff. K., basen Holmu), niem. par. Reval 575 t. z Lubeki próżny (Lenczat, Westerpl.), gr. par. Patras 105 t. z Kilonji próżny (Ganswindt, basen Holmu), szw. par. Maerta 203 t. z Göteborga próżny (Ganswindt, Westerpl.), niem. par. Alexandra 438 t. z Królewca próżny (Behnke i Sieg, dworzec nadw.), szw. mot. cyst. Neithea 106 t. z Norrköpingu próżny (Shipco, b. skład węgla mar.), duń. par. Birgit1189 t. z Królewca próżny (Nord. Schiff. G., Legan), lit. par. Lydys 196 t. z Kłajpedy próżny (Behnke i Sieg, dworzec nadw.), norw. par. Ibsjörn 294 t. z Słupska próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), szw. par. Ragnar 430 t. z Malmö próżny (Prowe, Westerpl.).

4 sierpnia: duń. par. Hafnia 1159 t. z Nakskov próżny (Behnke i Sieg, b. port ces.), niem. par. Hannah Hölken 287 t. z Peterhead ze śledźmi (Shaw, Lovell, kan. port.), est. par. Lillan 129 t. z Tallinnu ze żelastwem (Reinhold, kan. port.), niem. par. Hernia 331 t. z Goole ze śledźmi (Reinhold, basen Holmu), łot. par. Gauja 895 t. z Zaandamu próżny (Bergenske, Westerpl.), duń. żagl. z mot. Söstrene 49 t. z Moss z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), niem. mot. Odin 1104 t. z Kopenhagi z samochodami (Bergenske, b. port ces.).

4 sierpnia: niem. żagl. z mot. Marie 47 t. z Słupska z owsem (Prowe, Westerpl.), norw. par. Sprcit 334 t. z Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg, kolej nadw.), szw. żagl. Sidonia 54 t. z Porsgrundu z żelastwem (Ganswindt, Westerplatte), niem. par. Elfriede Charlotte Bekker 378 t. z Rotterdamu z żelazem (Voigt, wolna strefa), niem. par. Ursula Fischer 1598 t. z Gefle próżny (Behnke i Sieg, b. port ces.), niem. żagl. z mot. Olga 97 t. z Nexö próżny (Bergenske, Westerpl.), norw. par. Björnvik 120 t. z Helsingborga z towarem (Behnke i Sieg, Westerplatte).

5 sierpnia: szw. hol. Viking 8 t. z szw. licht. Box 460 t. i Kelsö 813 t. z Sztokholmu próżne (Behnke i Sieg, Westerpl.), czw. par. Cecil 776 t z Bremy próżny (Polsko-Skand., b. ort ces.), niem. par. W. C. Frohne 189 t. z Królewca próżny (Artus, Westerpl.), pol. par. Robur II. 798 t. z Halmstadu próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), duń. żagl. z mot. Jens 125 t. z Rönne próżny (Bergenske, Westerpl.), łot. par. Liva 270 t. z Lipawy próżny (Behnke i Sieg, Westerplatte), niem. par. Vineta 299 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold, wolna strefa), niem. par. Kurland 262 t. z Kłajpedy próżny (Voigt, kan. port.), niem. par. Brake 336 t. z Gdyni próżny (Behnke i Sieg, b. port ces.), duń. par. Frankrig 778 t. z Korsöru próżny (Reinhold, wolna strefa) fr. par. Lura 19 t. z morza z 264 skrzyniami wina (Ganswindt, basen Holmu), fr. par. Lussac 864 t. z Antwerpji z towarem (Worms, kolej nadw.), niem. hol. Enak 6 t. z niem. licht. Nekkar 699 t. jako do portu ukrycia z Aarhus próżne (Voigt, b. skład węgla mar.), niem. par. Lisbeth Cords 496 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, basen Holmu), fr. par. Ostrevent 915 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), duń. par. Belgien 1174 t. z Kopenhagi próżny (Artus, Westerpl.).

6 sierpnia: duń. par. Magnus 781 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), hld par. Odysseus 606 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, Baltic), szw. par. Juno 620 t. z Helsingborga próżny (Pam, Westerpl.), duń. par. Niord 283 t. z Aarhus z towarem (Bergenske, basen Holmu), norw. par. Hundvaag 123 t. z Peterhead ze śledźmi (Behnke i Sieg, Victoriawand), szw. hol. Holger 14 t. z szw. licht. Hallsta III. 473 t. z kamieniem (Westerpl.), szw. par. Tom z Hull próżny (Shipco, Westerpl.), gr. par. Diamando 1421 t. z Kypros z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Karsten Russ 576 t. z Hamburga z towarem (Voigt, wolna strefa), niem. hol. Caurus 4 t. z próżnemi promami H 1, H 2, H 6, H 8 z Holtenau (Reinhold i Polsko-Skand., b. skład węgla mar.), szw. par. Ingeborg 191 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. par. Imatra 544 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), niem. par. Hugo Ferdinand 1092 t. z Gandawy z żelastwem (Reinhold, Reiffeisen), niem. par. Mecklenburg 670 t. z Poortershaven z żelastwem (Voigt, kan. port.), niem. par. Svend Larsen 292 t. z Aabenraa próżny (Lenczat, Westerplatte), łot. par. Abava 964 t. z Amsterdamu próżny (Voigt, b. port ces.), pol. par. Katowice 1108 t. z Gdyni próżny (Pam, Alldag), ang. par. Smolensk 1534 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson, kan. port.).

7 sierpnia: niem. par. Saturn 154 t. z Królewca próżny (Prowe, kan. port.), szw. par. Thure 295 t. z Sölvesborga próżny (Pam, Westerplatte), ang. par. Harlyn 1200 t. z Hamburga próżny (Reinhold, b. port ces.), norw. mot. Buris 427 t. z Tallinnu próżny (Bartram, Westerplatte), duń. par. Vendia 627 t. z Fredericji próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), niem. hol. Karl Kiehn 14 t. z licht. Ireny Kiehn 499 t., Grete Kiehn 370 t. i Heinrich Kiehn z Kopenhagi próżne (Behnke i Sieg, Westerpl.).

7 sierpnia: niem. par. Eberhard 338 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Birgit 175 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.), norw. par. Tello 1476 t. z Dunkerki próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), fsk mot. Tunkar 230 t. z Aarhus próżna (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Hinrich 303 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), ang. par. Borodino 1091 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson, dworzec nadw.), szw. par. Gunvall 865 t. z Londynu próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), szw. mot. Gustav z Karrebäksminde próżna (Prowe, Westerpl.), norw. par. Bomma 461 t. z Helsingborga z towarem (Bergenske, dworzec nadw.).

8 sierpnia: niem. par. Merkur 365 t. z Kłajpedy z towarem (Wolff, kan. port.), szw. par Trelleborg 378 t. z Helsingör próżny (Pam, Westerpl.), niem. par. Consul Poppe 877 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske, Westerepl.), ang. par. Baltriger 658 t. z Londynu z towarem (United Baltic Corp., Vistula), łot. par. Kurland 428 t. z Lerwicku ze śledźmi (Reinhold, kan. port.), duń. par. Bothal 1223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, b. port ces.), niem. par. Donar 435 t. z Gdyni próżny (Voigt, Wisłoujście), szw. par. Viola 764 t. z Antwerpji próżny (Pam, b. port ces.), szw. par. Ribersborg 705 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. mot. Uli 56 t. z Karlskrony z kamieniem (Ganswindt, Möwenschanze), est. par. Bruenn 31 t. z Lubeki próżny (Voigt, dworzec nadw.), szw. par. Vidar 1198 t. z Rotterdamu próżny (Artus, Westerpl.), szw. mot. Amalia 47 t. z Oxelösundu z żeliwem (Prowe, Westerpl.), niem .mot. Hans Georg 81 t. z Dzierzłowa próżna (Bergenske, Westerpl.).

8 sierpnia: norw. par. Rosafred 295 t. z Stronsay ze śledziami (Shaw, Lovell, kan. port.), łot. par. Kandava 1170 t. z Gandawy próżny (Voigt, b. port ces.), szw. par. Oceanic 1302 t. z Londynu próżny (Polsko-Skand., dworzec nadw.), szw. par. Ella 664 t. z Rouen próżny (Lenczat, wolna strefa), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), szw. par. Sven 191 t. z Helsingforsu z towarem (Reinhold, kan. port.), szw. par. Anna 740 t. z Plymouth próżny (Artus, Westerpl.)

9 sierpnia: gd. hol. Weichsel z Lipawy z dokiem pływającym (Weichsel, Stocznia Gdańska), niem. par. Venezia 506 t. z Wicku ze śledziami (Lenczat, kan. port.), niem. par. Aspard 1448 t z Rouen z rudą żelazną (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. par. Egon 291 t. z Malmö z amunicją i towarem (Reinhold, basen amunicyjny), niem. par. Woglinde 1193 t. próżny (Behnke i Sieg, b. port. ces.).

Na wyjściu.

27 lipca: szw. par. Gusten 353 t. do Helsingöru z węglem (Wolff), niem. par. Alsen 538 t. do Ekenäs z węglem (Reinhold), duń. par. Hafnia 1159 t. do Fredericji z węglem (Pol. Sk.), szw. hol. Viking z licht. Kelsö 813 t. i Box 460 t. do Sztokholmu z węglem (Behnke i S.)

27 lipca: gd. par. Peter von Danzig 492 t. do Sztokholmu z węglem (Reinhold), szw. hol. Frej 15 t. z szw. licht. Menja 569 t. i Fenja 572 t. do Norrköpingu z węglem (Behnke i Sieg), łot. par. Consuls P. Dannebergs 1744 t. do Rygi z węglem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Herma 48 t. do Randersu ze solą (Bergenske), gd. par. D. Siedler 256 t. do Corku z drzewem (Reinhold), fr. par. Chateau Yquem 1290 t. do Rouen z towarem (Worms), niem. żagl. z mot. Margareta Steffens 49 t. do Räthraby z węglem (Bergenske), duń. żagl. z mot. Hans Adolf 48 t. do Geestemünde z drzewem (Prowe), niem. żagl. z mot. Antares 100 t. do Graasten z węglem (Ganswindt), czsł. żagl. z mot. Melnik 64 t. do Varbergu z cementem (Ganswindt), hld. żagl. z mot. Gideona II. 107 t. do Bremy z drzewem (Ganswindt), niem. par. Erda 1671 t. do Genui z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Hilde 851 t. do Fredrikshamnu próżny (Reinhold), niem. par. Käte 267 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), ang. par. Orlando 2646 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), łot. par. Laima 223 t. do Lipawy z węglem (Reinhold), ang. par. Smolensk 1534 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), niem. par. Rheinland 1517 t. do Bordeaux z drzewem (Nordd. Schiff. G.), niem. par. Vineta 299 t. do Kłajpedy z węglem (Reinhold), ang. par. Baltriger 658 t. do Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic Corp.).

28 lipca: ang. par. Haarlem 565 t. do Grangemouth z drzewem (Reinhold), niem. par. Vesta 976 t. do Rygi próżny (Wolff), szw. żagl. z mot. Anna 75 t. do Sölvesborga ze solą (Bergenske), szw. żagl. z mot. Finglay 60 t. do Karlshamnu ze solą (Bergenske), duń. żagl. z mot. Skibladner 46 t. do Malmö ze solą (Bergenske), niem. par. Margarete Schröder 586 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), niem. par. Fehmarn 522 t. do Grimsby z drzewem (Shaw, Lovell), niem. par. St. Lorenz 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem (Reinhold), szw. par. Camelia 857 t. do Bordeaux z węglem (Artus), duń. par. Niord 283 t. do Kopenhagi z towarem (Bergenske), niem. par. Oskar 485 t. do Wasy z węglem (Reinhold), szw. par. Ingeborg 191 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), ang. par. Minorca 594 t. do Tynedocku z towarem (Reinhold), niem. par. Egeria 382 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), szw. par. Thure 295 t. do Sölvesborga z węglem (Pam), szw. par. Clara 183 t. do Aarhus ze solą (Behnke i Sieg), niem. par. Olga 331 t. do Lipawy z towarem (Prowe), ang. par. Seaton 898 t. do Rygi z węglem (Pam), est. par. Kajak 1973 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold).

28 lipca: fsk. żagl. Ilmari 125 t. do Kotki z benzyną (Ganswindt), wł. par. Catarina Madre 2427 t. do Genui z węglem (Polsko-Skand.), lit. par. Lydys 196 t. do Kłajpedy z węglem (Behnke i Sieg).

29 lipca: duń. par. Frankrig 778 t. do Korsöru z węglem (Warta), niem. par. Anni Ahrens 554 t. do Helsingforsu próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Paul Müller 138 t. do Sarpsborga z węglem (Reinhold), hld. par. Geiderland 1106 t. do Kopenhagi z węglem (Best

mann), szw. par. Prestonic 1383 t. do Gefle z węglem (Shipco), pol. par. Poznań 1121 t. do Rotterdamu z węglem (Pam), niem. par. Gerda Ferdinand 908 t. do Helsingforsu z węglem (Artus), niem. ż. z m. Gerda 63 t. do Kalmaru z makuchami (Bergenske), niem. hol. Karl Kiehn 13 t. z niem. licht. Hinrich Kiehn 376 t. i Grete Kiehn 370 t. do Kopenhagi z węglem (Bergenske), niem. par. Svend Larsen 292 t. do Aabenraa z węglem (Artus), gd. par. Oberpräsident Delbrück 620 t. do Fredericji z węglem (Reinhold), niem. par. Albert 461 t. do Hamburga z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Scotia 1387 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Sk.).

30 lipca: niem. ż. z m. Adele do Nexö z węglem (Bergenske).

30 lipca: fr. par. Ostrevent 916 t. do Göteborga z węglem (Bergenske), szw. mot. cyst. Neithea 106 t. do Norrköpingu z ropą gazową (Shipco), szw. par. Juno 620 t. do Helsingborga z węglem (Polsko-Skand.).

31 lipca: duń. par. Bretland 1235 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), niem. par. Lubeca 694 t. do Ystadu z węglem (Lenczat), niem. par. Hedwigshütte 1224 t. do Hamburga z węglem (Reinhold), niem. mot. Hartmut 203 t. do Mandalu z węglem (Reinhold).

31 lipca: niem. żagl. z mot. Irmgard 85 do Koldingu z węglem (Berg.), szw. par. Wira 249 do Randersu z węglem (Pam), duń. ż. z m. Aage 56 do Marstalu z węglem (Ganswindt), fr. par. Chateau Lafite 1284 do Rouen z węglem (Worms), niem. par. Kurland 262 do Kłajpedy z cementem (Voigt), szw. par. Trelleborg 378 do Helsingöru z koksem (Behnke i S.), duń. par. Tiber 823 do Bordeaux z drzewem i tow. (Reinh.), ang. par. Baltara 1387 do Lipawy z pasaż. i tow. (Un. Balt. Corp.), szw. par. Roslagen 823 do Malmö z węglem (Lenczat).

1 sierpnia: szw. par. Egon 291 do Göteborga z węglem (Reinh.), pol. par. Warta 1698 do Neapolu z węglem (Pam), duń. par. Vendia 627 do Fredericji z węglem (Pol.-Sk.), norw. p. Jotunfjell 1307 do Kirkenäs z węglem (Polsko-Skand.), szw. ż. z m. Lilian 70 do Söderrtelje z węglem (Berg.).

2 sierpnia: duń. par. Bothal 1223 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), gd. hol. Ernst 58 t. z licht. Danzig I. 579 t. i Danzig II. 596 t. do Aalborga z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Katholm 877 t. do Liverpoolu z towarem (Reinhold), szw. par. Rewa 715 t. do Vesteras z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Rabe 556 t. do Antwerpji z towarem (Nordd. Lloyd), niemiecki par. Ellen 260 t. do Hamburga z towarem (Prowe), szw. par. Erik 123 t. do Simrishamnu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Gertrud 504 t. do Kłajpedy z cukrem i towarem (Reinhold), fsk. par. Poseidon 408 t. do Helsingforsu z towarem (Bornhold), szw. par. Göta 674 t. do Westerviku z węglem (Polsko-Skand.), est. par. Borghild 431 t. do Gjedseru z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Freya 826 t. do Antwerpji z drzewem (Behnke i Sieg), gd. par. Hammonia 658 t. do Lulea próżny (Behnke i Sieg).

3 sierpnia: niem par. Spica 869 t. do Sztokholmu z węglem (Bergenske), łot. par. Mars 278 t. do Simrishamnu z węglem (Artus), szw. par. Louis de Geer 1089 t. do Norrköpingu z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Enid 656 t. do Trondhjem z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. N. C. Monberg 1329 t. do Nantes z węglem (Reinhold), hiszp. par. Aure 2369 t. do Genui z węglem (Bergenske), niem. par. Lexa 503 t. do rygi próżny (Behnke i Sieg).

3 sierpnia: łot. par. Windau 948 t. do Gdyni próżny (Polsko-Skand.), niem. hol. Herkules 54 t. do Wyborga próżny (Voigt), niem. par. Leonhard 429 t. do Sundsvallu próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Manfred 322 t. do Hudiksvallu z węglem (Pam), szw. par. Kare 892 t. do Norrköpingu z węglem (Artus), ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), duń. draga Sydhavn 212 t. do Hernösandu próżna (Reinhold), ang. par. Kolpino 1465 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellermann i Wilson), niem. par. Harald 1091 t. do Västeras z węglem (Artus), niem. par. Rudolf 142 t. do Szczecina z drzewem i towarem (Prowe), szw. par. Robert 1604 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Gudrun 452 t. do Karlskrony z węglem (Bergenske), szw. par. Leila 550 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Cyrene 288 t. do Halden z węglem (Reinhold).

4 sierpnia: łot. par. Auseklis 720 t. do Abo z węglem (Voigt), szw. par. Helios 924 t. do Norresundet z węglem (Pam), duń. żagl. z mot. Marien 55 t. do Aslofjordu z węglem (Ganswindt), duń. żagl. z mot. Bonavista 67 t. do Oslo z cementem (Ganswindt), duń. żagl. z mot. Urda 56 t. do Hammershavnu z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Gunnar 714 t. do Kopenhagi z węglem (Pam), duń. żagl. z mot. Helga 50 t. do Malmö ze solą potasową (Ganswindt), duń. żagl. z mot. Christian 57 t. do Rönne z węglem (Bergenske), niem. mot. Hans 102 t. do Aarhus z węglem (Bergenske), duń. par. Feddy 561 t. do Randersu z węglem (Pam), niem. mot. Argus 272 t. do Hernösandu z węglem (Pam), niem. par. Wilhelmina 177 t. do Lögsbör z węglem (Reinhold), szw. par. Themis 383 t. do Göteborga z towarem (Bergenske), niem. par. St. Jürgen 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), szw. żagl. z mot. Kurt 53 t. do Kalmaru ze solą potasową (Bergenske), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), duń. żagl. z mot. Yrsa 93 t. do Tönsbergu z węglem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Stör 72 t. do Aeroskjöbingu z węglem (Bergenske), duń. par. Gunhild 682 t. do Lowestoftu z drzewem (Dz. Schiff. K.), szw. mot. cyst. Neithea 106 t. do Kalmaru z ropą gazową (Shipco), niem. par. Bonus 519 t. do Pitea próżny (Behnke i Sieg), niem. par Helmwiege 660 t. do Antwerpji z drzewem (Behnke i Sieg), szw. par. Rurik 247 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), szw. par Gusten 353 t. do Ystadu z węglem (Behnke i Sieg), niem. mot. Odin 1104 t. do Sztokholmu z samochodami (Bergenske), duń. par. Scotia 1387 t. do Kopenhagi z węglem (Mory), niem. par. Arnold Köpke 430 t. do Goole z drzewem (Voigt), niem. par. Danzig 575 t. do Tallinnu z towarem (Lenczat).

5 sierpnia: fsk. par. Mercator 2695 t. do Kotki ze zbożem i towarem (Bergenske), niem. par. Oder 655 t. do Antwerpji z drzewem (Voigt) szw. par. Dagny 659 t. do Limhamnu z węglem (Dz. Schiff. K.), niem. par. Altenfelde 1493 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), norw. par. Visna 1105 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.) szw. par. Maeta 203 t. do Gräsö z węglem (Ganswindt), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold), niem. żagl. z mot. Lenore 47 t. do Svendborga z koksem (Bergenske).

6 sierpnia: duń. par. Hafnia 1159 t. do Kopenhagi z węglem (Behnke i Sieg), niem. hol. Enak z niem. licht. Neckar 699 t. do Kotki próżne (Voigt).

6 sierpnia: gd. par. Mottlau 430 t. do Kopenhagi z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Orlando 1233 t. do Gefle z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Danefelt 724 t. do Londynu z drzewem (Shaw, Lovell), niem. par. Brake 336 t. do Hamburga próżny (Behnke i Sieg), niem. hol. Caurus 4 t. z pol. licht. Janek 633 t. do Holtenau próżny (Reinhold), szw. par. Ellen 948 t. do Svanö z węglem (Bergenske), niem. par. Alexandra 438 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Reval 575 t. do Husum z węglem (Bergenske), niem. par. Vineta 299 t. do Kłajpedy z węglem (Reinhold).

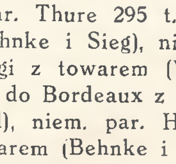
7 sierpnia: szw. par. Cecil 776 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), niem. mot. Gertrud II 107 t. do Ebsjergu z drzewem (Bergenske).

7 sierpnia: niem. par. Imatra 544 t. do Wyborga z towarem (Lenczat), niem. par. Ljusneelf 808 t. do Koldingu z węglem (Reinhold), niem. par. Saturn 154 t. do Horsensu z podkładami kolejowymi (Prowe), duń. par. Frankrig 778 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), niem. par. Svend Larsen 292 t. do Randersu z węglem (Lenczat), niem. hol. Karl Kiehn 14 t. do Faxa próżny (Behnke i Sieg).

8 sierpnia: niem. par. Fasolt 2147 t. do Amsterdamu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Ursula Fischer 1598 t. do Trelleborga z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Juno 620 t. do Ystadu z węglem (Pam), niem. par. W. C. Frohne 189 t. do Skelskär z węglem (Artus), duń. par. Vendia 627 t. do Kjöge z węglem (Polsko-Skand.), pol. par. Robur II. 798 t. do Karlskrony z węglem (Polsko-Skand.).

8 sierpnia: łot. par. Lia 270 t. do Lipawy z węglem (Behnke i Sieg), szw. hol. Viking z lichtugą Box 460 t. i Kelsö 813 t. do Waldemarsviku i Norrköpingu z weglem (Behnke i Sieg), szw. par. Thure 295 t. do Rudköpingu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Mercur 365 t. do Rygi z towarem (Wolff), duń. par. Magnus 781 t. do Bordeaux z drzewem i towarem (Reinhold), niem. par. Hinrich 308 t. do Lipawy z towarem (Behnke i Sieg), norw. par. Isbjörn 297 t. do Bostonu z drzewem (Behnke i Sieg), hld. par. Odysseus 606 t. do Amsterdamu z drzewem (Voigt), szw. par. Ragnar 430 t. do Karlskrony z węglem (Prowe), niem. par. Lotte Reith 923 t. do Gandawy z drzewem (Dzg. Schiff. K.), pol. par. Katowice 1108 t. do Sztokholmu z węglem (Pam).

9 sierpnia: norw. par. Sproit 334 t. do Granerviku z węglem (Shipco).



Dziwna historja

Litewski parowiec „Lydys“, który rozpoczął dwa miesiące temu regularną żeglugę pomiędzy Szczecinen a Kłajpedą przez Gdańsk doznał sabotażu ze strony kapitana, którym jest jego były właściciel. W tych dniach kapitan „Lydysa“ odprowadził statek z Gdańska do portu helskiego, usiłując pozbawić nowych właścicieli możności rozporządzania statkiem. Dzięki interwencji władz polskich „Lydys“ został zwrócony ich prawnym właścicielom, a kapitan jego, który jest obywatelem niemieckim, opuścił statek, udając się do Gdańska. Podobno rozbieżności na tle spłaty należytości za statek były powodem niezwykłego czynu eks-właściciela statku.

Ze Stoczni Gdańskiej.

I.

Dział okrętowy na stoczni z miesiąca na miesiąc coraz bardziej się ożywia. Praca koło budowy wspomnianych kilkakrotnie dwóch okrętów towarowych na rachunek norweski jest w pełnym toku. Materjały już wszystkie są przygotowane do montażu, który w najbliższych dniach rozpocznie się intensywnie. W ostatnich tygodniach kierownictwo stoczni musiało część robotników kadłubowych, szczególnie niciarzy, przerzucić do wykańczania urządzeń cukrowniczych, gdyż sezon kampanji cukrowniczej w Polsce się zbliża. Z tego powodu roboty montażowe, więc nitowanie na helingach, nie szły w należytym tempie.

Następnie przygotowuje się materjał do budowy statku pasażersko-towarowego na rachunek holenderski. Pozatem dyrekcja stoczni finalizuje obecnie umowę co do budowy jeszcze jednego statku pasażersko-towarowego na rachunek skandynswskiego towarzystwa żeglugi (Szczegóły podamy w najbliższej przyszłości).

W dokach stoczni naprawia sie fiński okręt „Bore VIII“, niemiecki „Arcona“ i statek ćwiczebny Marynarki Wojennej „Generał Sosnkowski“.

Materjały dostarczone na budowę statków norweskich przez polskie huty żelazne, na życzenie Brytyjskiego Lloydu zostały poddane próbom w laboratorjum Stoczni Gdańskiej. Próby te wykazały we wszystkich wypadkach że materjał jest pierwszorzędny, a nawet przewyższa dobrocią materjały zagraniczne.

Próby na rozszerzanie dały wynik:

46 — 50 kg/mm^2,

podczas gdy wymagana wytrzymałość jest 41—47 kg/mm^2 czyli że wytrzymałość jest około 10% wyższa aniżeli przepisy przewidują.

Próby na wydłużanie wykazały:

23 — 28%

podczas gdy przepisowa zdolność wydłużania materjału jest 16—20% czyli że pod względem wzdłużania materjały z hut polskich są około 40% lepsze od zagranicznych.

Fakty powyższe mają dla nas wielkie znaczenie, ponieważ z tytułu dobroci materjałów mogą nasze huty żelazne, po przeorganizowaniu swych walcowni dla produkcji materjałów okrętowych, konkurować z firmami światowemi. Trzeba tylko zwrócić uwagę na potanienie naszej produkcji, ponieważ obecnie kalkulacja ceny materjałów okrętowych w hutach polskich jest około 4 — 6% droższa niż w hutach zagranicznych.

II.

Główny dyrektor stoczni p. Noe podpisał w ubiegłą sobotę umowę z norweskiem towarzystwem żeglugowem „Det Stavangerske Dampskibssalskeb“, w sprawie wybudowania statku pasażersko-towarowego, dla obsługi wybrzeża skandynawskiego. Wymiary tego statku są następujące:

Długość całkowita	58,0 m
Szerokość na wręgach	9,5 m
Wysokość boczna do pokł. główn.	6,3 m
Zagłębienie średnie	4,0 m
Szybkość	12 węzłów
Siła maszyny głównej	900 KMi.

Statek ten będzie tego samego typu, co przed rokiem oddany do użytku temu samemu towarzystwu żeglugowemu, a wybudowany również w Stoczni Gdańskiej, okręt „Sanct Svithun“. Licząc także obecnie będący w budowie statek pasażersko-towarowy na rachunek holenderski, rozmiarami nieco większy, stocznia będzie budować trzeci z rzędu okręt dla obsługi szybkiej pasażerów i przewozu drobnicy, wzdłuż wybrzeża skandynawskiego, wzgtędnie holenderskiego.

Fakt powtórnego oddania budowy okrętu Stoczni Gdańskiej, przez norweskie towarzystwo żeglugowe, dowodzi wielkiego zaufania, jakiem się stocznia cieszy wśród Norwegów, którzy nie mając rozwiniętego własnego przemysłu okrętowego, oddają przeważnie swe zamówienia obcym stoczniom, w pierwszym rzędzie duńskim, szwedzkim i angielskim.

Jeszcze o statkach »Jadwiga« i »Wanda«

Pisaliśmy już o parowcach przybrzeżnej żeglugi Jadwiga i Wanda z powodu niesłusznych zarzutów czynionych konstrukcji tych statków. Obecnie dowiadujemy się o nowym zarzucie stawianym tym znakomitym parowcom ze strony nieuświadomionej publiczności, jakoby statki te przechylały się podczas biegu i jakoby stateczność ich miała być niewystarczająca,

Z całą stanowczością twierdzi[...] należy że plotki rozsiewane są w interesie konkurencyjnego towarzystwa żeglugi przybrzeżnej, mającego na linji Sopoty—Hel jedyni[...] gruchot z kotłem i kadłubem w wieku kilkadziesięciu lat, niedający nawet połowy tej szybkości co wy[...]mienione nowe statki. Z inne[...] strony energicznie krytykowane s[...] nowe parowce naszej żeglug[...] przybrzeżnej przez agentów budo[...]wnictwa okrętów w Gdańsku któr[...] jest dotknięte faktem nieoddania i[...] zamówienia na te statki.

Jak już wyjaśnialiśmy, ofert[...] stoczni angielskiej była bezko[...]kurencyjna pod względem ceny [...] terminu dostawy, a w szczególnoś[...] Stocznia Gdańska, dla której te[...] bardziej chętnieby udzielono zam[...]wienia, bo rząd polski ma w ni[...] 20 procent udziału, oświadczyła [...] nie może zapewnić przy żądany[...] kształcie kadłuba i wyznaczon[...] sile maszyn odpowiedniej szybkoś[...] i tem samem oddaliła zamówieni[...]

Statki „Jadwiga“ i „Wanda“ n[...]leżą do typu standaryzowanego [...] Anglji i odpowiadającego surowy[...] angielskim przepisom jak co [...] wytrzymałości materjału tak też [...] do stateczności samych statków [...] właściwości ich maszyn. Nie[...] już najmniejszego powodu pr[...] puszczać że statki „Jadwiga“ [...] „Wanda“ czemkolwiek się róż[...] niekorzystnie od statków te[...] typu kursujących przy wybrzeż[...] Anglji.

Statki specjalnie są przez[...]czone do żeglugi przy wszelk[...] pogodzie i będą kursować pr[...] cały rok pomiędzy Gdynią a Hel[...] zapewniając mieszkańcom półwy[...] możliwie szybką komunikacje [...]dzienną z Gdynią i Gdański[...] czego żadne inne statki zap[...]nić by nie mogły. Pasiad[...] dwóch śrub i stosunkowo niewie[...] zagłębienie ułatwia tym statk[...] zawijanie do mniejszych por[...] przy burzliwej pogodzie.

ŻEGLUGA WEWNĘTRZNA

Klęska niskiej wody na Wiśle

Od miesiąca już panują na Wiśle wodostany nadzwyczaj niskie. Niektórzy z naszych szyprów planowali nawet udanie się na zarobki ze swemi barkami na sieć wodną niemiecką tam jest jeszcze żegluga jeszcze gorsza, gdyż ani Odra ani Łaba nie wypływają z wysokich gór i wody tam stosunkowo mniej niż na Wiśle. Żegluga na Odrze stanęła zupełnie już od końca czerwca.

U nas jedyna nadzieja — w opadach nad Tatrami i Karpatami. Kilkakrotne oberwanie się chmur może wywołać bardzo poważną poprawę sytuacji. Opady nad dolinną Polską nie dadzą wyniku, gdyż zasilą wpierw wody gruntowe.

Żegluga jednak na Wiśle nie stoi i zanotować nawet wypada stosunkowo ożywiony ruch. Warszawskie Tow. żeglugi przeniosło swe parostatki pasażersko - towarowe linji Warszawa-Sandomierz, wobec unieruchomienia żeglugi na tym odcinku, na linję Warszawa-Gdańsk. Statki te mają zanurzenie 50—65 cm. i przerwa ruchu im nie grozi, gdyż najgorsze przemiały mają obecnie na środkowej Wiśle (Modlin—Toruń) 75 cm., na dolnej Wiśle 85 cm.

Tabor pogłębiarski, w poprzednich latach ześrodkowany na odcinku Warszawa—Modlin obecnie jest rozrzucony na całą środkową Wisłę poniżej Warszawy aż pod Toruń, co pozwala na utrzymanie holowania poniżej Modlina w warunkach zbliżonych do istniejących obecnie na odcinkach Torunia i Chełmna.

Naogół przypuszczać należy, że najgorsze już mamy za sobą i że nastąpi pewna poprawa warunków żeglugi.

Skutki niskiej wody na kanale bydgoskim

Parostatek „Orlik" zatonął

W porcie drzewnym w Bydgoszczy nadal przeprowadza się naprawę brzegów. Woda powyżej śluzy jest opuszczona o 75 cm.

Żegluga dla obładowanych barek i parostatków jest ogłoszeniem w smach wstrzymana, pomimo tego ich jest. a stan wody (niski) spowodował utonięcie parostatku „Orlika" Lloydu Bydgoskiego w dniu sierpnia

Codzienna komunikacja towarowa Warszawa-Gdańsk

Od 1 sierpnia rozpoczęła się regularna komunikacja parowcami Warszawskiego Towarzystwa Żeglugi na linji Warszawa-Gdańsk. statki te przebiegają przestrzeń Warszawa—Gdańsk w 43 godzinach i Gdańsk—Warszawa 62 godzinach, przyjmując na kilkunastu większych przystaniach pasażerów i ładunki pośpieszne.

W razie potrzeby statki stają również na mniejszych przystaniach a mianowicie pomiędzy Grudziądzem a Gdańskiem: w Nowem, w Widlicach, w Opaleniu, w Gniewie, w Piekle, w Słońcy, w Tczewie, w Palszewie i Szynbergu.

Statki codziennej tej linji przychodzą do Gdańska o godzinie 4-tej rano, odchodzą z Grudziądza o godzinie 4-tej popołudniu z Tczewa o godz. 10 wieczór.

Taki rozkład jazdy jest bordzo odpowiedni dla wykorzystania statków celem dowozu produktów na targ gdański. Taryfa towarowa na tych statkach pośpiesznych jest o 45% tańsza od pośpiesznej taryfy kolejowej.

Tak za 100 kilo płaci się z Grudziądza do Gdańska 3 zł.

z Gniewu do Gdańska 2 zł.

z Tczewa do Gdańska 1 zł.

Taryfa osobowa wynosi z Grudziądza do Gdańska I kl. 10 zł, II kl. 6 zł, III kl. 4 zł z Gniewu do Gdańska I kl. 8.50, II kl. 5.30, III kl. 3.20, z Tczewa do Gdańska I kl. 3.50, II kl. 2.00, III kl. 1.50 zł.

Cena biletów dla wycieczek i grup jest zniżona: od grupy 20—30 osób o 30% od 50—100 osób 40% od 100 do 200 osób 50%.

Wycieczki zagraniczne na „Gdańsku" zostaną wznowione

Od dnia 1 września P. P. „Żegluga Polska" będzie organizowała wycieczki po cenach ulgowych na par. „Gdańsk", o ile zbierze się nie mniej 60 pasażerów. Wycieczki te są przeznaczone dla klubów, stowarzyszeń sportowych, turystycznych, społecznych itp. Wycieczki takie odbywały się przed sezonem, t. j. przed 20 czerwca i wypadły bardzo dobrze.

Wszelkich informacji w sprawie wycieczek udziela P. P. „Żegluga Polska", Wydział Pasażerski, Gdynia (tel. 93) oraz Pierwsze Polskie Towarzystwo Kąpieli Morskich Warszawa, Krak. Przedmieście 20/22.

Na statkach obcych poszukują polskich marynarzy.

Z dniem każdym wzrasta wziętość marynarza polskiego na statkach zagranicznych, Już oddawawna Bałtycko-Amerykańska linja oko liczności owo uzupełniała załogę marynarzem polskim, czyniąc pod tym względem jaknajlepsze doświadczenie. Obecnie coraz częściej zwracają się kapitanowie statków obcych do kapitanatu portu gdyńskiego z prośbami o marynarzy pokładowych, stewardów itp. Ostatnio fiński parowiec „Mercator", stojący w Gdansku, prosił również o 3 palaczy. Ogółem na parowiec „Mercator" Fińsko-Południowo Amerykańskiej linji za pośredictwem Kapitanatu Portu w Gdyni przyjęci zostali: radjotelegrafista, 8 pokładowych marynarzy i 3 palaczy. Przyjęcie takiej ilości marynarzy na statek fiński, uwzględniając okoliczność, że „Mercator" zawija przeważnie do Gdańska i że Finnowie mają sami sporo marynarzy, świadczy o wziętości naszych wilków morskich u obcokrajowców.

Fakty te można z powodzeniem przeciwstawić obcej propagandzie, która z początku zarzucała nam brak statków, obecnie zaś prorokuje nam brak marynarzy.

Sprostowanie.

Podaliśmy w jednym z poprzednich numerów mylną wiadomość, że parowiec Żeglugi Polskiej „Wisła" załaduje z Anglji śledzie do Gdyni.

W rzeczywistości „Wisła" prawdopodobnie załaduje węgiel w Sunderland z przeznaczeniem do Körsör, skąd przybędzie do Gdyni. Początek ładowania w Anglji zapowiada się na 14 sierpnia, wobec czego oczekiwaćby należało „Wisłę" w Gdyni dopiero w ostatnim tygodniu miesiąca.

RUCH PORTOWY.

GDYNIA

Na wejściu:

27 lipca: szw. par. **Cyrene** 288 t. z Lysekilu z 609 t. kamienia (Pam), pol. par. Kraków 1122 t. z Gdańska próżny (Żegl. Polska).

28 lipca: ang. par. **Kingsley** 343 t. z Kłajpedy próżny (Pam), łot. par. **Kurbads** 1313 t. z. Rotterdamu próżny (Hartwig).

29 lipca: szw. par. **Elsie** 827 t. z Slemmestadu próżny (Polsko-Skand.), duń. par. **Belgien** 1616 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), łot. par. **Krivs** 823 t. z Lubeki próżny (Hartwig), norw. par. **Vossa** 775 t. z Toste próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **Mercur** 800 t. z Rönneby próżny (Polsko-Skand.).

30 lipca: szw. par. **August** 428 t. z Helsingborga próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **Aegir** 754 t. z Landskrony próżny (Polsko-Skand.).

31 lipca: niem. par. **Lotte Reith 924** t. z Gandawy z 2100 t. tomasówki (Pam), fr. par. **Virginie** 3463 t. z Havru z 196 pasażerami (Cie Gen. Transatl.), szw. par. **Allegro** 1150 t. z Londynu próżny (Pam), szw. par. **Ivar** 715 t. z Belfastu próżny (Polsko-Skand.), niem. par. **Gotland** 592 t. z. Kłajpedy próżny (Polsko-Skand.), pol. par. **Katowice** 1108 t. z Lulea z 2826 t. rudy żelaznej (Żegl. Polska), norw. par. **Ibis** 801 t. z Gandawy z 2000 t. tomasówki (Pam).

1 sierpnia: szw. par. **Sigyn** 1175 t. z Kłajpedy próżny (Polsko-Skand.).

2 sierpnia: łot. par. **Kaupo** 1457 t. z Malmö próżny (Pam).

3 sierpnia: ang. par. **Akenside** 1139 t. z Rygi próżny (Polsko-Skand.), pol. par. **Gdynia** 280 t. z Kopenhagi i Helsingör z 75 pasażerami (Żegl. Polska), niem. par. **Käte** 267 t. z Hamburga z 542 t. ryżu (Hartwig), niem. par. **Brake** 337 t. z Hamburga 510 t. ryżu (Hartwig), łot. par. **Windau** 948 t. z Antwerpji próżny (Polsko-Skand.).

4 sierpnia: fr. par. **Virginie** 3 463 t. z Rygi próżny (Cie Gen. Transatl.), szw. par. **Borg** 948 t. z Londynu próżny (Polsko-Skand.), norw. par. **Ora** 600 t. z Arendalu próżny (Pol.-Skand.), duń. par. **Dania** 1 390 t. z Göteborga z pasażerami (Pam), niem. par. **Donar** 436 t. z Antwerpji z 860 t. tomasówki (Hartwig), szw. par. **Themis** 383 t. z Gdańska próżny (Polski Lloyd), szw. par. **Trio** 831 t. z Helsingborga próżny (Polsko-Skand.).

6 sierpnia: szw. hol. **Balder** 14 t. z szw. licht. **Fenia** 570 t. z Norrköpingu próżne (Pam), niem. par. **Gotland** 591 t. z Kłajpedy próżny (Polsko-Skand.), niem. par. **Lothar** 258 t. z Hamburga z 477 t. ryżu (Hartwig), łot. par. **Viesturs** 346 t. z Kopenhagi próżny (Speed).

7 sierpnia: łot. par. **Emmy** 706 t. z Calais próżny Ó(Polsko-Skand.), łot. par. **Everene** 1 064 t. z Gandawy próżny (Polsko-Skand.), duń. par. **Wm. Th. Malling** 1 125 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold).

8 sierpnia: szw. par. **Macedonia** 933 t. z Londynu próżny (Polsko-Skand.), szw. licht. **Menja** 573 t. z Norrköpingu próżna (Pam), szw. par. **Gustaf Wasa** 978 t. z Grimsby próżny Polsko-Skand.).

Na wyjściu:

27 lipca: szw. par. **Barbara** 522 t. do Sundsvallu z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. **Spero** 569 t. do Rygi próżny (Pam.), pol. par. **Robur II** 798 t. do Halmstadu z węglem (Polsko-Skand.).

28 lipca: duń. par. **Skotland** 1 016 t. do Nakskov z węglem (Pam.), pol. par. **Gdynia** 280 t. do Kopenhagi i Helsingör z 72 pasażerami (Żegl. Polska), niem. par. **Heinz Ferdinand** 539 t. do Wasy z węglem (Reinhold), szw. par. **Trio** 832 t. do Helsingborga z węglem (Speed).

29 lipca: norw. par. **Gulhaug** 742 do Bergen z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **Tyra Bratt** 740 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. **Kingsley** 343 t. do Malmö z węglem (Pam.).

31 lipca: niem. par. **Helmwige** 661 t. do Gdańska próżny (Hartwig), pol. par. **Kraków** 1 122 t. do Wallviku z węglem (Żegl. Polska), łot. par. **Kurbads** 1313 t. do Abo z węglem (Hartwig), łot. par. **Krivs** 823 t. do Pargasu z węglem (Hartwig), fr. par. **Virginie** 3 463 t. do Rygi i Kłajpedy próżny (Cie Gen. Transatl.), duń. **Belgien** 1 616 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold).

1 sierpnia: szw. par. **Elsie** 827 t. do Slemmestadu z węglem (Pol.-Skand.), szw. par. **Cyrene** 288 t. do Gdańska próżny (Pam), szw. par. **August** 428 t. do Herre z węglem (Polsko-Skand.).

2 sierpnia: szw. par. **Aegir** 754 t. do Ystadu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **Mercur** 800 t. do Sölvesborga z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. **Vossa** 775 t. do Halden z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **Iwar** 715 t. do Varbergu z węglem (Pol.-Skand.), szw. par. **Allegro** 1 150 t. do Gefle z węglem (Pam.), pol. par. **Wilno** 1 122 t. do Rouen z węglem (Żegl. Polska).

3 sierpnia. niem. par. **Gotland** 592 t. do Kłajpedy z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Lotte Reith** 924 t. do Gdańska próżny (Pam).

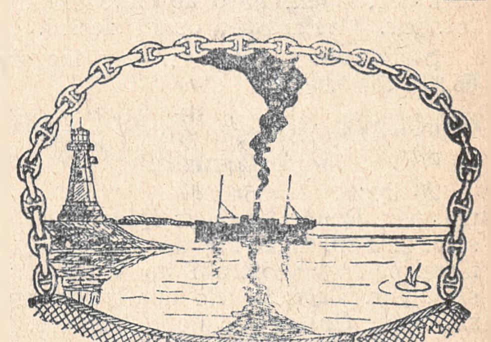
4 sierpnia: norw. par. **Ibis** 801 t. do Björke próżny (Pam), pol. par. **Gdynia** 280 t. do Visby i Sztokholmu z 83 pasażerami (Żegl. Polska), fr. par. **Virginie** 3 463 t. do Havru z 164 pasażerami (Cie Gen. Transatl.), niem. par. **Käte** 267 t. do Hamburga próżny (Hartwig), ang. par. **Akenside** 1 139 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand).

5 sierpnia: szw. par. **Sigyn** 1 175 t. do Sundsvallu z węglem (Polsko-Skand), niem. par. **Brake** 337 t. do Gdańska próżny (Hartwig).

6 sierpnia: łot. par. **Kaupo** 1 457 t. do Sztokholmu z węglem (Pam), pol. par. **Katowice** 1 108 do Gdańska próżny (Żegl. Polska), łot. par. **Windau** 948 t. do Lipawy z węglem (Polsko-Skand.).

7 sierpnia: norw. par. **Ora** 600 t. do Hurum z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **Borg** 948 t. do Kramforsu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **Themis** 383 t. do Göteborga z 200 t. kloców dębowych (Polski Lloyd), szw. par. **Trio** 831 t. do Halmstadu z węglem (Polsko-Skand.).

8 sierpnia: niem. par. **Gotland** 591 t. do Kłajpedy z węglem — (Polsko-Skand.), niem. par. **Donar** 436 t. do Gdańska próżny (Hartwig), niem. par. **Lothar** 258 t. do Hamburga próżny (Hartwig), duń. par. **Dania** 1 390 do Göteborga z węglem (Pam), łot. par. **Viesturs** 346 t. do Kotki z węglem (Speed.).



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

.Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń- — duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

27 lipca:
szw. par. **Barbara** 522 do Sundsvallu,
pol. par. **Robur II** 798 do Halmstadu.

28 lipca:
duń. par. **Skotland** 1 016 do Nakskov,
niem. p. **Heinz Ferdinand** 539 do Wasy,
szw. par. **Trio** 832 do Helsingborga.

29 lipca:
norw. par. **Gulhaug** 742 do Bergen,
szw. par. **Thyra Bratt** 740 do Göteborga.

30 lipca:
ang. par. **Kingsley** 343 do Malmö.

31 lipca:
pol. par. **Kraków** 1 122 do Wallviku,
łot. par. **Kurbads** 1 313 do Abo,
łot. par. **Krivs** 823 do Pargasu,
duń. par. **Belgien** 1 616 do Kopenhagi.

1 sierpnia:
szw. par. **Elsie** 827 do Slemmestadu,
szw. par. **August** 428 do Herre.

2 sierpnia:
szw. par. **Aegir** 754 do Ystadu,
szw. par. **Mercur** 800 do Sölvesborga,
norw. par. **Vossa** 775 do Halden,
szw. par. **Iwar** 715 do Varbergu,
szw. par. **Allegro** 1 150 do Gefle,
pol. par. **Wilno** 1 122 do Rouen.

3 sierpnia:
niem. par. **Gotland** 592 do Kłajpedy.

4 sierpnia:
ang. par. **Akenside** 1 139 do Oslo.
5 sierpnia:
szw. par. **Sigyn** 1 175 do Sundsvallu.
6 sierpnia:
łot. par. **Kaupo** 1 458 do Sztokholmu,
łot. par. **Windau** 948 do Lipawy.
7 sierpnia:
norw. par. **Ora** 600 do Hurum,
szw. par. **Borg** 948 do Kramforsu.
szw. par. **Trio** 832 do Halmstadu.
8 sierpnia:
niem. par. **Gotland** 591 do Kłajpedy,
duń. par. **Dania** 1 390 do Göteborga,
łot. par. **Viesturs** 346 do Fredericji.

Statki powyższe wywiozły łącznie 66 928 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

26 lipca:
pol. par. **Robur I** 577 do Rouen,
szw. ż. z m. **Inger** 278 do Skelleftea,
niem. par. **Reinhart** 541 do Wasy,
szw. par. **Carlsten** 354 do Nyköpingu,
szw. par. **Gusten** 353 do Helsingöru,
niem. par. **Alsen** 538 do Ekenäs,
duń. par. **Hafnia** 1 159 do Fredericja,
szw. licht. **Kelsö** 813 do Sztokholmu.
szw. licht. **Box** 460 do Sztokholmu.
27 lipca:
gd. par. **Peter von Danzig** 492 do Sztokholmu,
szw. licht. **Menja** 569 do Norrköpingu,
szw. licht. **Fenja** 572 do Norrköpingu,
łot. par. **Consuls P. Dannebergs** 1 744 do Rygi,
niem. żagl. z mot. **Margareta Steffens** 49 do Räthraby,
niem. żagl. z mot. **Antares** 100 do Graasten,
niem. par. **Erda** 1 671 do Genui,
łot. par. **Laima** 223 do Lipawy,
niem. par. **Vineta** 229 do Kłajpedy.
28 lipca:
szw. par. **Camelia** 854 do Bordeaux,
niem. par. **Oskar** 485 do Wasy,
szw. par. **Thure** 295 do Sölvesborga,
ang. par. **Seaton** 898 do Rygi,
est. par. **Kajak** 1 973 do Helsingforsu,
wł. p. **Catarina Madre** 2 427 do Genui.
lit. par. **Lydys** 196 do Kłajpedy.
29 lipca:
duń. par. **Frankrig** 778 do Korsöru,
duń. par. **Paul Möller** 138 do Sarpsborga,
hld. par. **Gelderland** 1 106 do Kopenhagi,
szw. par. **Prestonic** 1 383 do Gefle,
pol. par. **Poznań** 1 121 do Rotterdamu,
niem. par. **Gerda Ferdinand** 908 do Helsingforsu,
niem. licht. **Hinrich Kiehn** 376 do Kopenhagi,
niem. licht. **Grete Kiehn** 370 do Kopenhagi,
niem. par. **Svend Larsen** 292 do Aabenraa,
gd. par. **Oberpräsident Delbrück** 620 do Fredericji,
niem. par. **Albert** 461 do Hamburga,
duń. par. **Scotia** 1 387 do Kopenhagi.
30 lipca:
niem. żagl. z mot. **Adele** 102 do Nexö,
fr. par. **Ostrevent** 916 do Göteborga,
szw. par. **Juno** 620 do Helsingborga.
31 lipca:
duń. par. **Bretland** 1 235 do Kopenhagi,
niem. par. **Lubeca** 694 do Ystadu,
niem. par. **Hedwigshütte** 1224 do Hamburga,
niem. mot. **Hartmut** 263 do Mandalu,
niem. żagl. z mot. **Irmgard** 85 do Koldingu,
szw. par. **Wira** 249 do Randersu,
duń. żagl. z mot. **Aage** 56 do Marstalu,
fr. par. **Chateau Lafite** 1 284 do Rouen,
szw. par. **Roslagen** 823 do Malmö.
1 sierpnia:
szw. par. **Egon** 291 do Göteborga,
pol. par. **Warta** 1 698 do Neapolu,
duń. par. **Vendia** 624 do Fredericji,
norw. par. **Jotunfjell** 1307 do Kirkenäs,
szw. żagl. z mot. **Lilian** 70 do Södertelje,
szw. par. **Kjell** 687 do Trelleborga.
2 sierpnia:
szw. par. **Helle** 713 do Kristinehamnu,
niem. par. **Moskau** 365 do Köpingu,
niem. par. **Vineta** 299 do Kłajpedy,
gd. licht. **Danzig I** 576 do Aalborga,
gd. licht. **Danzig II** 596 do Aalborga,
duń. par. **Bothal** 1 223 do Kopenhagi,
szw. par. **Reva** 715 do Vesteras,
szw. par. **Erik** 123 do Simrishamnu,
szw. par. **Göta** 674 do Westerviku,
est. par. **Borghild** 431 do Gjedseru.
3 sierpnia:
niem. par. **Spica** 869 do Sztokholmu.
łot. par. **Mars** 273 do Simrishamnu,
szw. par. **Louis Geer** 1 089 do Norrköpingu,
norw. par. **Enid** 656 do Trondhjem,
duń. p. **N. C. Monberg** 1 329 do Nantes,
hiszp. par. **Aure** 2 369 do Genui,
szw. par. **Manfred** 322 do Hudiksvallu,
szw. par. **Kare** 892 do Norrköpingu,
niem. par. **Harald** 2 091 do Vesteras,
szw. par. **Robert** 1604 do Göteborga,
szw. par. **Gudrun** 452 do Karlskrony,
szw. par. **Leila** 550 do Göteborga,
szw. par. **Cyrene** 288 do Halden.
4 sierpnia:
łot. par. **Auseklis** 720 do Abo,
szw. par. **Helios** 924 do Norresundet,
duń. ż. z mot. **Marien** 55 do Oslofjordu,
duń. żagl. z mot. **Urda** 56 do Hammershavnu,
norw. par. **Gunnar** 714 do Kopenhagi,
duń. ż. z mot. **Christian** 67 do Rönne,
niem. mot. **Hans** 102 do Aarhus,
duń. par. **Feddy** 561 do Randersu,
niem. par. **Argus** 272 do Hernösandu,
niem. par. **Wilhelmina** 177 do Lögstör,
duń. żagl. z mot. **Yrsa** 53 do Tönsbergu,
niem. żagl. z mot. **Stör** 72 do Aeroskjöbingu,
szw. par. **Gusten** 353 do Ystadu,
duń. par. **Scotia** 1 387 do Kopenhagi,
5 sierpnia:
szw. par. **Dagny** 659 do Limhamnu,
niem. par. **Altenfelde** 1 493 do Malmö,
norw. par. **Visna** 1 105 do Oslo,
szw. par. **Maerta** 203 do Gräsö,
duń. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi,
niem. żagl. z mot. **Lenore** 47 do Svendborga,
6 sierpnia:
duń. par. **Hafnia** 1 159 do Kopenhagi,
gd. par. **Mottlau** 454 do Kopenhagi,
szw. par. **Ellen** 984 do Svänö,
niem. par. **Reval** 575 do Hurum,
szw. par. **Orlando** 1 233 do Gefle,
niem. par. **Vineta** 299 do Kłajpedy,
7 sierpnia:
szw. par. **Cecil** 776 do Göteborga,
niem. par. **Svend Larsen** 292 do Randersu,
niem. par. **Ljusneaelf** 808 do Koldingu,
duń. par. **Frankrig** 778 do Kopenhagi,
8 sierpnia:
niem. par. **W. C. Frohne** 189 do Skelskär,
niem. par. **Ursula Fischer** 1 598 do Trelleborga,
szw. par. **Juno** 620 do Ystadu,
niem. par. **Fasolt** 2 147 do Amsterdamu,
duń. par. **Vendia** 624 do Kjöge,
pol. par. **Robur II** 798 do Karlskrony,

Statki powyższe wywiozły łącznie 184 000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

26 lipca:
niem. par. **Renate** 568 do Londynu,
niem. par. **Gisela Schröder** 522 do Londynu,
duń. par. **Rosenborg** 1 206 do Southamptonu.
27 lipca:
gd. par. **D. Siedler** 256 do Corku,
duń. żagl. z mot. **Hans Adolf** 48 do Geestemünde,
hld. żagl. z mot. **Gideona II** 107 do Bremy,
niem. p. **Rheinland** 1 517 do Bordeaux.
28 lipca:
ang. par. **Haarlem** 565 do Grangemouth,
niem. par. **Margarete Schröder** 586 do Londynu,
niem. par. **Fehmarn** 522 do Grimsby.
31 lipca:
duń. par. **Tiber** 823 do Bordeaux.
2 sierpnia:
niem. par. **Freya** 826 do Antwerpji,
3 sierpnia:
niem. par. **Rudolf** 142 do Szczecina (i z tow.).
4 sierpnia:
duń. par. **Gunhild** 682 do Lowestoftu,
niem. par. **Helmwige** 660 do Antwerpji,
niem. par. **Arnold Köpke** 430 do Goole,
niem. par. **Oder** 655 do Antwerpji,
6 sirpnia:
duń. par. **Danefelt** 724 do Londynu,
7 sierpnia:
niem. mot. **Gertrud II** 107 do Esbjerg,

Statki powyższe wywiozły łącznie 35 900 m³ drzewa.

Wywóz soli przez port gdański.

27 lipca:
niem. ż. z mot. **Herma** 48 do Randersu.
28 lipca:
szw. żagl. z mot. **Anna** 75 do Sölvesborga,
szw. żagl. z mot. **Finglay** 60 do Karlshamnu,
duń. żagl. z mot. **Skibladner** 46 do Malmö,
szw. par. **Clara** 183 do Aarhus.

Statki powyższe wywiozły łącznie 950 ton soli.

Wywóz cementu przez port gdański

31 lipca:
niem. par. **Kurland** 262 do Kłajpedy.

4 sierpnia:
duń. żagl. z mot. **Bonavista** 67 do Oslo.

Statki powyższe wywiozły łącznie 600 ton cementu.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.

28 lipca:
fsk. żagl. **Ilmari** 125 do Kotki.
30 lipca:
szw. mot. cyst. **Neithea** 106 do Norrköpingu.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

28 lipca:
szw. par. **Rewa** 715 do Vesteras.
29 lipca:
gd. par. **Hammonia** 658 z Rotterdamu,
niem. par. **Lexa** 503 z Londynu.
30 lipca:
duń. par. **Berta** 451 z Dublina,
niem. par. **Ljusneelf** 808 z Ambeach.
2 sierpnia:
est. par. **Lonni** 60 z Tallinnu.
3 sierpnia:
duń. par. **Kopenhagen** 2 354 z Bostonu.
est. par. **Lillan** 129 z Tallinnu.
4 sierpnia:
duń. żagl. z mot. **Söstrene** 42 z Moss.
szw. żagl. **Sidonia** 54 z Porsgrundu,
niem. par. **Eifr. Ch. Becker** 373 z Rotterdamu,
niem. par. **Lisbeth Cords** 496 z Londynu.
niem. par. **Hugo Ferdinand** 1 092 z Gandawy,
niem. par. **Mecklenburg** 670 z Portershaven,

Statki powyższe przywiozły łącznie 19 300 ton żelastwa.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

9 lipca:
niem. par. **Rabe** 556 z Rotterdamu,
hld. par. **Iris** 404 z Amsterdamu,
30 lipca:
szw. par. **Iris** 169 z Malmö,
niem. par. **Bonus** 519 z Hamburga,
fsk. par. **Poseidon** 408 z Helsingforsu,
szw. par. **Themis** 383 z Bergen.
31 lipca:
niem. par. **Ellen** 260 z Hamburga,
ang. par. **Baltara** 1 387 z Londynu (i z pas.),
szw. par. **Rurik** 247 z Sztokholmu,
niem. par. **Leonhard** 429 z Hamburga,
ang. par. **Kolpino** 1 465 z Hull (i z pas.),
niem. par. **Rhea** 293 z Bremy,
niem. par. **Gertrud** 504 z Szczecina.
1 sierpnia:
fsk. par. **Mercator** 2 695 z Buenos Aires,
niem. par. **Vineta** 299 z Kłajpedy,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi,
2 sierpnia:
niem. par. **Rudolf** 142 z Lipawy,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 z Kopenhagi (i z pas.),
niem. par. **Orest** 382 z Rotterdamu,
3 sierpnia:
duń. par. **Taarnholm** 828 z Liverpolu,
niem. par. **St. Jürgen** 343 z Lubeki,
ang. par. **Baltara** 1 387 z Lipawy (i z pas),
niem. par. **Danzig** 575 z Lubeki,
4 sierpnia:
norw. par. **Sproit** 334 z Antwerpji,
norw. mot. **Björnvik** 120 z Helsingborga.
5 sierpnia:
fr. par. **Lussac** 864 z Antwerpji.
6 sierpnia:
duń. par. **Niord** 283 z Aarhus,
hld. par. **Odysseus** 606 z Amsterdamu,
duń. par. **Magnus** 781 z Kopenhagi,
szw. par. **Ingeborg** 191 z Sztokholmu,
ang. par. **Smolensk** 1 534 z Londynu (i z pas.),
niem. par. **Imatra** 544 z Lubeki,
niem. p. **Karsten Russ** 576 z Hamburga.
7 sierpnia:
niem. par. **Eberhard** 338 z Hamburga,
niem. par. **Hinrich** 308 z Hamburga,
norw. par. **Bomma** 461 z Helsingborga,
ang. p. **Borodino** 1 091 z Hull (i z pas.).
niem. par. **Birgit** 175 z Hamburga,
ang. par. **Baltriger** 658 z Londynu,
niem. par. **Merkur** 365 z Kłajpedy.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

26 lipca:
niem. par. **Fortuna** 304 do Rotterdamu.
27 lipca:
fr. par. **Chateau Yquem** 1 290 do Rouen,
niem. par. **Käte** 267 do Hamburga,
ang. p. **Orlando** 2 046 do Hull (i z pas.),
ang. par. **Smolensk** 1 534 do Londynu (i z pas.),
ang. par. **Baltriger** 658 do Londynu (i z pas.).
28 lipca:
niem. par. **St. Lorenz** 343 do Rygi,
duń. par. **Niord** 238 do Kopenhagi,
szw. par. **Ingeborg** 191 do Sztokholmu,
ang. par. **Minorca** 594 do Tynedocku,
niem. par. **Egeria** 382 do Rotterdamu,

duń. par. **Niels Ebbesen** 382 do Kopenhagi (i z pas.).
6 sierpnia:
niem. p. **Alexandra** 438 do Hamburga.
7 sierpnia:
niem. par. **Imatra** 544 do Wyborga.



Ruch tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie lipca
(w tonach)

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 256 813, sól 332, superfosfaty 250, parafina 187, cement 4 716, smoła 156, oleje 734, sól potasowa 135, soda 195, piryt 120.

Prod. roślinne: jęczmień 160, owoce strączkowe 130, mączka kartoflana 67, cukier sur. 280, rafinada 233, pasza dla bydła 100, otręby 75, melasa 370, drzewo 13 080, koniczyna 4.

Prod. zwierzęce: mięso sol. 198, jaja 41, skóry 28.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyty 3 650, węgiel 525, saletra chilijska 130, dura żelazna 7 050, żelazo i stal 250, złom 14 010, maszyny 120, miedź 13.

Prod. roślinne: pszenica 6 370, ryż 1 133, żywica i kalafonja 82, oleje 667, ekstrakty garbnikowe 163.

Prod. zwierzęce: smales 180, śledzie sol. 3 832, tłuszcze 105, skóry sol. 173, wełna nieczesana 40, wełna czesana 5,5.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie — data	skąd	Z Gdańska odpłynie — dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
18. 8.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	21. 8.	Polonia	
2. 8.	„ „	„ „	14. 8.	Estonia	Baltic America Line
14. 8.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	14. 8.	Baltonia	„
12. 8.	„ Lipawy	„ Londynu	7. 8	„	Un. Baltic Corp.
10. 8.	„ Lipawy	„ Londynu	10. 8.	Baltara	„
21. 8.	„ Londynu	„ Kłajp. i Lipawy	21. 8.	„	„
6. 8.	„ Londynu	„ Londynu	10. 8.	Smolensk	„
7. 8.	„ Hull	„ Hull	10. 8.	Kowno	Ellermann Wilson
13. 8.	„ Londynu	„ Londynu	17. 8.	Tasso	„
14. 8.	„ Hull	„ Hull	17. 8.	Kolpino	„

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie — data	skąd	Z Gdyni odpłynie — dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
14. 8.	z Le Havre	do Le Havre	14. 8.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique

ukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.